Gemeente Geertruidenberg

Programma Onderhoud Wegen 2026-2035



Vastgesteld in de raadsvergadering van 28 mei 2026

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Wettelijke kaders en uitgangspunten 4
2.1 Landelijke wet- en regelgeving 4
2.2 Gemeentelijke wet- en regelgeving 6
3 Beheervisie en beheerthema's 8
3.1 Beheervisie 8
3.2 Beheerthema's 8
4 Huidige situatie 10
4.1 Soorten verharding 10
4.2 Huidige staat van onderhoud 10
4.3 Toekomstige areaalveranderingen 122
4.4 Meldingen 12
4.5 Aansprakelijkheidstellingen 12
5. Organisatie 13
5.1 Organisatie operationeel beheer 13
5.2 Inspectie 13
5.3 Onderhoud 13
6. Financiële planning 2025-2035 15
6.1 Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen 15
6.2 Voorziening geprogrammeerd onderhoud wegen 15
6.3 Vervangingsinvesteringen 17
6.4 Risico's 17

Bijlage I – Onderbouwing kosten groot onderhoud wegen 18

1 Inleiding

Aanleiding

Volgens de *Wegenwet* moet de wegbeheerder zorgen dat de binnen zijn gebied liggende wegen in goede staat verkeren. Aanvullend op deze zorgplicht vanuit de *Wegenwet*, verplicht Artikel 12 van het *Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV)* tot een beleidskader voor kapitaalgoederen, inclusief financiële consequenties en de vertaling daarvan in de begroting.

In dit *Programma Onderhoud Wegen 2026-2035* (verder steeds aangeduid als *Programma*) beschrijven we ons beleidskader voor het onderhoud van wegen en hoe we dit technisch, organisatorisch en financieel invullen. Met dit *Programma* voldoen wij daarmee aan de wettelijke eisen uit zowel de *Wegenwet* als het *BBV*.

Voor alle duidelijkheid benoemen we hieronder thema's die buiten de scope van dit *Programma* vallen:

- Gladheidbestrijding
- Wegmarkering
- Bermen
- Verkeersveiligheid
- Wegmeubilair
- Straatreiniging en vegen van verhardingen
- Onkruidbestrijding op verhardingen
- Begraafplaatsen

Doel en opzet van het Programma Onderhoud Wegen 2026-2035

Dit *Programma* biedt het kader voor helder, gestructureerd en effectief wegbeheer binnen de gemeente Geertruidenberg. Het plan schetst daartoe eerst de relevante landelijke en gemeentelijke wet- en regelgeving (§2) en de vertaling daarvan naar het gemeentelijke beleidskader voor het onderhoud van wegen (§3). Vervolgens verschaft het inzicht in het areaal, zowel qua omvang, materiaal als staat van onderhoud, inclusief een specificatie van de daarbij gehanteerde onderhoudsniveaus (§4). In §5 beschrijven we hoe het onderhoud van wegen in Geertruidenberg georganiseerd is. Dit alles resulteert uiteindelijk in een overzicht van benodigde financiële middelen voor de periode 2025 tot 2035 (§6). Een bijlage biedt ten slotte gedetailleerd inzicht in areaal, voorgenomen groot onderhoud en de kosten die daarmee gepaard gaan.

2 Wettelijke kaders en uitgangspunten

Voordat we in §3 het gemeentelijke beleid voor onderhoud van wegen beschrijven, schetsen we hieronder in paragraaf 2.1 eerst de landelijke wet- en regelgeving waaraan dit beleid moet voldoen. Vervolgens beschrijven we in paragraaf 2.2 het gemeentelijke kader waarin het beleid moet passen.

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

Als wegbeheerder heeft de gemeente Geertruidenberg de wettelijke taak om goed rentmeesterschap uit te voeren op de wegverhardingen die de gemeente in beheer heeft. De hiernavolgende wet- en regelgeving vormt het landelijke kader voor het wegenonderhoud.

De Grondwet

Volgens artikel 21 van de *Grondwet* is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van de openbare ruimte past in dit grondwetsartikel en een goede infrastructuur behoort dan ook van oudsher tot de taken van de overheid.

Burgerlijk Wetboek

Het *Burgerlijk Wetboek* bevat meerdere wetsartikelen over veiligheid en zorgplicht. Deze landelijke wetgeving verplicht de gemeente als eigenaar van de wegen om voor een aantoonbaar veilige situatie te zorgen. Bij geleden schade kan de burger de gemeente als beheerder van een weg aansprakelijk stellen op grond van de artikelen 6: 162 en 6:174 van het *Burgerlijk Wetboek*. Die aansprakelijkheid geldt onafhankelijk van de vraag of de beheerder het gebrek kende, het gebrek behoorde te kennen of een verwijt is te maken ten aanzien van het gebrek.

De Wegenwet

Volgens de *Wegenwet* (artikel 16) moet de wegbeheerder zorgen dat de binnen zijn gebied liggende wegen in goede staat verkeren. Deze wet doet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om als goed rentmeester op te treden. Dit betekent concreet: voorzieningen regelmatig en duurzaam onderhouden. De *Wegenwet* (art. 27) verplicht elke Nederlandse gemeente om een zogenaamde *wegenlegger* op te stellen en actueel te houden. Een wegenlegger is een juridisch document waarin is vastgelegd welke wegen en paden openbaar zijn volgens de *Wegenwet*. In een wegenlegger staat:

- of de weg verhard of onverhard is;
- wie de weg mag gebruiken;
- welke instantie verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud;
- welk bevoegd gezag toezicht houdt.

Wegenlegger

De *Wegenwet* (art. 27) verplicht elke Nederlandse gemeente om een wegenlegger op te stellen en actueel te houden. Een wegenlegger is een juridisch document waarin is vastgelegd welke wegen en paden openbaar zijn volgens de *Wegenwet*. In een wegenlegger staat:

- of de weg verhard of onverhard is;
- wie de weg mag gebruiken;
- welke instantie verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud;
- welk bevoegd gezag toezicht houdt.

De wegenlegger heeft betrekking op de wegen buiten de bebouwde kom of kommen alsmede de toegangswegen naar stations (*Spoorwegwet* art 26 lid 3). De wegenlegger is een essentieel document voor de registratie en actualiteit van het *Nationale Wegenbestand*.

De Wegenverkeerswet

De *Wegenverkeerswet 1994* schrijft voor dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. Deze wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de weg*beheerder* voor de veiligheid van de weg*gebruiker*, maar schrijft geen maatregelen voor.

Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV)

Om het toezicht op gemeenten doelmatig te kunnen uitvoeren, beschrijft het *BBV* de algemeen geldende regels voor het opstellen van begrotingen. Het schrijft onder andere een beleidskader voor; een voorschrift waaraan we met dit *Programma* voldoen. Daarnaast omvat het *BBV*-definities voor de vormen van onderhoud aan kapitaalgoederen, alsmede de begroting daarvan. 'Wegen' worden niet expliciet benoemd, maar vallen wel degelijk onder deze kapitaalgoederen. Het *BBV* maakt onderscheid tussen "onderhoudskosten" en 'vervangingsinvesteringen':

- ***Onderhoudskosten*** zijn lasten voor de instandhouding die in de jaarrekening (exploitatierekening) staan. Dit onderhoud is daarbij onderverdeeld in:
    a. *Klein onderhoud*: dit betreft incidentele onvoorziene reparaties of jaarlijks terugkerende onderhoudslasten (o.a. preventieve maatregelen en onderhoudscontracten) die nodig zijn om de wegen in functionele en veilige staat te houden, conform het vastgestelde kwaliteitsniveau (zie par. 5.3 van dit *Programma*).
    b. *Groot onderhoud*: dit gaat om het uitvoeren van onderhoud als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik. Dit type onderhoud wordt van tevoren gepland en is vaak ingrijpender van aard.
- ***Vervangingsinvesteringen***, waaronder ook integrale vervangingen, worden geactiveerd en in de balans opgenomen. De kapitaallasten lopen via de exploitatierekening.

Volgens artikel 12 BBV moet elke gemeente in de begroting en jaarrekening een paragraaf onderhoud kapitaalgoederen opnemen. In haar 'Handreiking onderhoud kapitaalgoederen' geeft de provincie Noord-Brabant aan hoe zij, als toezichthoudende instantie, met dit artikel omgaat.

Waterschapsverordening Waterschap Brabantse Delta

Waterschappen hebben op basis van de artikelen 59 lid 1 en 78 lid 1 uit de *Waterschapswet* een verordenende bevoegdheid. Deze is ook opgenomen in de *Omgevingswet*, artikel 2.1 en heet conform artikel 2.5 van de *Omgevingswet* een 'Waterschapsverordening'. Deze was tot de invoering van de *Omgevingswet* beter bekend als de 'Keur'. De gemeente Geertruidenberg valt onder het waterschap Brabantse Delta. Dit waterschap heeft ook een *Waterschap verordening* opgesteld, die per 14 augustus 2024 in werking is getreden. In deze verordening staan de regels (met name geboden en verboden) die het waterschap hanteert bij de bescherming van onder andere waterkeringen, watergangen en bijbehorende wegen. Deze regels voorkomen dat dijken en oevers beschadigd raken.
Het beheren en onderhouden van wegen op of in een waterkering moet conform de *Waterschapverordening* aan bepaalde richtlijnen voldoen.

Teerhoudend asfallt

Sinds 2001 is het in Nederland verboden om teerhoudend asfalt toe te passen of te verwerken. In het verleden zijn echter veelvuldig teerhoudende producten in de wegenbouw toegepast, met name bij oppervlakbehandelingen. Vanuit de overheid is het beleid erop gericht om teerhoudend asfalt uit de keten te halen. Dit betekent dat bij onderhoud het bestaande teerhoudende asfalt verwijderd dient te worden. De gemeente Geertruidenberg volgt dit beleid voor zover dit maatschappelijk financieel verantwoord is. Wanneer onderhoud aan asfaltwegen plaatsvindt, doen we eerst teeronderzoek. Wanneer bekend is of en waar zich teerhoudende asfaltlagen bevinden, zoeken we een passende onderhoudsmaatregel. Hierbij wordt het teerhoudende asfalt bij voorkeur verwijderd, voor zover dit kostentechnisch verantwoord is. Immers, in sommige gevallen zijn de kosten voor de verwerking van teerhoudend asfalt dermate hoog, dat het beter is om het bestaande asfalt te laten liggen en een andere onderhoudsmaatregel toe te passen.

2.2 Gemeentelijke wet- en regelgeving

Hieronder schetsen we de voor wegenonderhoud relevante wet- en regelgeving van de gemeente Geertruidenberg.

Omgevingsvisie

De *Omgevingswet* geeft gemeenten bevoegdheden om visie en beleid te maken voor de buitenruimte. Dit gemeentelijke strategische beleidsdocument heet dan 'omgevingsvisie'. In 2021 heeft de gemeenteraad van Geertruidenberg haar *Omgevingsvisie* vastgesteld. Deze bevat de hoofdlijnen

- voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
- van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied;
- van het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving.

Voor wegen is in de Omgevingsvisie voor de omschreven gebieden geen specifiek kwaliteitsniveau vastgelegd, afgezien van het kwaliteitsniveau C, conform de Kwaliteitsgids Openbare Ruimte 2023 van het CROW[1].

Bij het vaststellen van het DIOR (Duurzame Inrichting Openbare Ruimte) heeft de raad gekozen voor het onderhoudsscenario 'Afgewogen'. Dit scenario houdt in dat de verhardingen van centra en stadsontsluitingswegen op kwaliteitsniveau B beheerd worden. In de Kadernota 2026 heeft het college aangegeven vanaf 2027 te starten met het implementeren van het DIOR. Vanaf 2030 zullen deze aangewezen gebieden/wegen zich op het vastgestelde onderhoudsniveau B bevinden. De overige verhardingen blijven conform het CROW op onderhoudsniveau C onderhouden worden.

Beschermd stadsgezicht Geertruidenberg

De oude kern van Geertruidenberg heeft de status van beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat voor de wegen binnen dit beschermde stadsgebied andere eisen gelden voor de toe te passen verhardingsmaterialen. Deze regels komen erop neer dat we in principe gebakken en natuurstenen elementenverhardingen toepassen. Bij onderhoudswerkzaamheden beoordelen we of bestaande verhardingen die niet aan deze eis voldoen vervangen. De omvang van de onderhoudsmaatregelen is hierbij medebepalend. Bij reconstructie en/of herinrichting van de wegen in het centrum van de kern Geertruidenberg consulteren we altijd vooraf de *Commissie Ruimtelijke Kwaliteit*.

Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR)

In maart 2025 heeft de raad van de gemeente Geertruidenberg het *DIOR (Duurzame Inrichting Openbare Ruimte)* vastgesteld. Daarmee heeft de raad de beleids- en beheerkaders (beeld/kwaliteitsniveaus) voor de openbare ruimte vastgelegd. Voor de wegen is in het *DIOR* het kwaliteitsniveau C opgenomen, conform de *Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2023* van het CROW. Voor de centra en stadsontsluitingswegen is kwaliteitsniveau B opgenomen.

In het kader van de bezuinigingen en ombuigingen is besloten om het DIOR vanaf 2027 in te voeren. Voor de implementatie van het DIOR gaat de gemeente uit van een periode van drie jaar. Dit betekent dat de wegen waarvoor het kwaliteitsniveau B gaat gelden, vanaf 2030 op dit niveau moeten worden onderhouden.

Digitale Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (DLIOR): ontwerpcriteria

De gemeente is eindverantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte. Vanuit die taakstelling heeft zij de *Digitale Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (DLIOR)* opgesteld. De *DLIOR* is bestemd voor iedereen die zich met de inrichting en vormgeving van de openbare ruimte bezighoudt, zoals assetbeheerders, projectleiders, ontwikkelaars en ontwerpers.
De *DLIOR* bevat de gemeentelijke ontwerpcriteria voor de inrichting van de openbare ruimte en ondersteunt daarmee de integraal samenwerking op dit terrein. De leidraad beschrijft tevens de speelruimte bij de aanleg en herinrichting van de openbare ruimte.

[1] *CROW = Centrum Regelgeving en Onderzoek in de Grond, Weg- en Waterbouw en de Verkeerstechniek. Dit is een Nederlands kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.*

Bij het opstellen van het Programma Onderhoud Wegen 2026-2035 bevindt het DLIOR zich nog in de testfase. De verwachting is dat het in de loop van 2026 online en voor externe partijen digitaal te raadplegen is.

Wegen met uitsluitend aanliggende landbouwpercelen

In het wegbeheerprogramma 2015-2019 is vastgelegd dat we bij wegen met uitsluitend aanliggende landbouwpercelen nog maar minimaal onderhoud uitvoeren. De asfaltverharding van deze wegen herstellen we voortaan niet meer. Deze verandert zodoende langzaam in een halfverharding. Met andere woorden: de onderhoudsstaat van deze wegen beschouwen we niet langer als 'achterstallig onderhoud'. Het gaat hier om de Kilweg, Zuideindsedijk, Dwarsweg, laatste gedeelte Standhazensedijk en laatste gedeelte Kloosterweg.

Programma Infrastructurele Kunstwerken 2026-2034

De verharding van rijbanen, voetpaden en fietspaden op civieltechnische bouwwerken, zoals bruggen, tunnels en duikers (ook wel "infrastructurele kunstwerken" genoemd), hebben uiteraard een relatie met dit *Programma Onderhoud Wegen*. Het wegbeheerprogramma (*Obsurv*) maakt duidelijk of de verharding onder dit *Programma* of onder het *Programma Infrastructurele Kunstwerken* valt. In hoofdlijnen komt het erop neer dat de verharding op de landhoofden van de infrastructurele kunstwerken onder dit *Programma* valt. Alleen als er op een brug of viaduct een ander soort verharding ligt dan op de landhoofden, dan valt deze verharding onder het *Programma*. Bij gemeentelijke duikers val de bovenliggende verharding ook altijd onder dit *Programma.*

Inkoop- en aanbestedingsbeleid

De gemeente Geertruidenberg zet zich in voor volledig duurzame inkoop, waarbij sociale en milieukundige factoren centraal staan. Daarbij heeft de gemeente in het bijzonder oog voor de sociaal zwakkeren in de samenleving. Zij stimuleert daarom - waar mogelijk en doelmatig - de participatie van arbeidsgehandicapten, langdurig werkeloze uitkeringsgerechtigden of jongeren in het arbeidsproces. Dat betekent voor dit *Programma*, dat als de gemeente de inspecties of onderhoud van wegen aanbesteedt, dit conform deze regels uit het inkoop- en aanbestedingsbeleid plaatsvindt.

Mobiliteitsplan Geertruidenberg

De gemeente Geertruidenberg heeft haar doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid vastgelegd in het *Mobiliteitsplan Geertruidenberg* (2025). Veilige en goed onderhouden wegen zijn essentieel voor de bereikbaarheid van Geertruidenberg en haar directe omgeving.

College- en coalitieakkoord gemeente Geertruidenberg

De gemeente Geertruidenberg kent zowel een *college*akkoord als een *coalitie*akkoord. In deze akkoorden beschrijven college en coalitie, aan de hand van meerdere programma's, de maatschappelijke effecten die zij in de bestuurstermijn willen bereiken. Voor het beleid en beheer van de wegen zijn de *Programma's Leefbaarheid, Duurzaamheid* en *Financiën* van belang. Deze programma's stellen immers gemeentelijke kaders voor het beheer en onderhoud van onder andere de wegen.

3 Beheervisie en beheerthema's

3.1 Beheervisie

Het is de visie van de gemeente Geertruidenberg dat zij haar kapitaalgoederen, waaronder dus ook de wegen, optimaal dient in te zetten en altijd veilig en goed op peil dient te houden. Op die manier voorkomen we kapitaalvernietiging. Voor de wegen werken we deze visie op beheer en onderhoud hieronder uit in vier thema's: veiligheid, duurzaamheid, kostenefficiëntie en aantrekkelijkheid.

Voor de wegen heeft de raad het onderhoudsniveau C conform de *Kwaliteitscatalogus* van het *CROW*, vastgesteld. In het *DIOR* (maart 2025) kiest de gemeente het afwijkende kwaliteitsniveau B voor de centra en stadsontsluitingswegen (scenario Afgewogen). In 2027 (*Kadernota* 2026) starten we met de implementatie van het *DIOR*. De financiële en beheersmatige consequenties van dit nieuwe kader gaan we op basis van de eerstvolgende inspectie (eind 2026) in beeld brengen.

3.2 Beheerthema's

Bovenstaande beheervisie heeft de gemeente uitgewerkt in vier beheerthema's die samen het beleidskader voor het wegenonderhoud vormen. Hieronder volgt een toelichting op de thema's.

Veiligheid

Het thema veiligheid werken we voor dit *Programma* uit in drie aandachtsgebieden:

- Constructieve veiligheid: dit houdt in dat de constructie van een weg voldoende sterk moet zijn om de toegestane belasting te kunnen dragen, zodat het zijn functie veilig kan vervullen. Een goede wegconstructie voorkomt schade aan de weg en zorgt voor een lange levensduur. Deze constructieve veiligheid hoort bij de wettelijke zorgplicht van onze gemeente (*Wegenwet*, art 16).
- Gebruikersveiligheid: hiermee bedoelen we dat weggebruikers bij het (normaal) gebruik van een weg en/of vervoermiddel geen lichamelijk letsel of materiele schade oplopen. Dit is een wettelijke zorgplicht van onze gemeente die is opgenomen in artikel 16 van de *Wegenwet*.

Deze criteria beoordelen wij op basis van de inspectieresultaten van de tweejaarlijkse inspectie.

Duurzaamheid

Duurzaamheid bij beheer en onderhoud van onze wegen vullen we als volgt in:

- We inspecteren onze wegen periodiek om schadebeelden tijdig te signaleren en te kunnen herstellen. Hierdoor voorkomen we kapitaalvernietiging van het vastgoed, hoge herstelkosten of voortijdige vervanging en onveilige situaties voor onze weggebruikers.
- We gebruiken bij onderhoud, renovatie of herinrichting van onze wegen duurzame materialen met een lange levensduur. We onderzoeken vooraf of er circulaire materialen beschikbaar zijn en of de materialen die we toepassen op een later moment herbruikbaar zijn.
- Bij het vervangen van een weg kijken we altijd of de inrichting nog voldoet aan de geldende of toekomstige eisen en of die nog steeds aansluit bij de behoefte van de gebruikers.

Kostenefficiëntie

Kostenefficiënt beheer en onderhoud van wegen betekent dat we

- onnodige en/of dubbele (onderhouds)werkzaamheden voorkomen en onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk combineren;
- bij ingrijpende onderhoudsmaatregelen met hoge kosten beoordelen of reconstructie of herinrichting van de weg niet kostenefficiënter is;
- geen onnodig onderhoud uitvoeren aan wegen die in de nabije toekomst worden vervangen.

Aantrekkelijkheid

De openbare ruimte moet aantrekkelijk zijn en uitnodigen om te gebruiken. Wegen zijn wezenlijk onderdeel van de openbare ruimte en moeten daarom ook zo onderhouden worden dat de aantrekkelijkheid ervan toeneemt.

In maart 2025 heeft de raad het *DIOR* vastgesteld en gekozen voor het scenario 'Afgewogen'. Bij dit scenario onderhouden we centra en stadsontsluitingswegen op het kwaliteitsniveau B, conform de Kwaliteitsgids openbare ruimte van het *CROW*. Voor de overige wegen hanteren wij het kwaliteitsniveau C.

Voor een verder uitleg van de kwaliteitsniveaus, zie §4.3.

Kwaliteitsniveau C betekent concreet dat wij ingrijpen op het moment dat de kwaliteit van nog net niveau C naar niveau D over gaat. Er zijn dan dusdanige gebreken, dat hierdoor schade aan voertuigen en ongevallen kunnen ontstaan. Er kan nieuw achterstallig onderhoud ontstaan dat volgens de BBV niet is toegestaan. Het beheren van wegen op kwaliteitsniveau C maakt het onderhoud hiervan onvoorspelbaarder. Daardoor ontstaat risico op hogere kosten: de onderhoudsmaatregelen worden ingrijpender en daardoor duurder. Ook achterstallig onderhoud kan toenemen.

4 Huidige situatie

4.1 Soorten verharding

De gemeente Geertruidenberg beheert en onderhoudt ongeveer 160 ha (1.603.740m^2) aan wegen. Deze hebben verschillende vormen van verharding. De tabel hieronder biedt een overzicht van de soorten verharding en hun relatieve omvang in het areaal van de gemeente.

Gesloten verharding		Elementen-verharding	Half- en ongebonden verharding		Totaal
Asfalt-beton	Cement-beton		Half-verharding	Ongebonden verharding	
439.323m^2	9.895m^2	1.118.427m^2	33.470m^2	2.625m^2	1.603.740m^2
27,4%	0,6%	69,7%	2,1%	0,2%	

Gesloten verhardingen

Een gesloten verharding is een type wegdek dat bestaat uit een materiaal dat na aanleg een aaneengesloten, solide geheel vormt, zonder losse elementen. Het gemeentelijke areaal bestaat voor 29% uit gesloten verhardingen (totaal ca. 46,2 ha). We onderscheiden hierbij twee soorten gesloten verharding: asfaltbeton en cementbeton. Het overgrote deel van de gesloten verhardingen in de gemeente bestaat uit asfaltbeton (ca. 45,2 ha). Het aandeel wegen van cementbeton is met ca. 1 ha aanzienlijk kleiner.
Gesloten verhardingen worden hoofdzakelijk toegepast voor ontsluitingswegen waar zich geen kabels en/of leidingen onder bevinden.

Elementenverhardingen

Een elementenverharding (ook wel bestrating of plaveisel genoemd) is een vorm van verharding waarbij het wegdek is opgebouwd uit afzonderlijke elementen. Deze elementen zijn meestal van (gebakken) steen, beton of natuursteen.

Afhankelijk van hun vorm onderscheiden wij vier typen elementenverharding: *klinkers, tegels, natuursteen* of *betonplaten*. Binnen deze vier typen maken we dan weer onderscheid op basis van afmeting, kleur, leverancier, steensoort of plaats van herkomst. Kortom: onze gemeente kent een grote diversiteit aan elementenverhardingen.

Elementenverhardingen worden hoofdzakelijk toegepast bij verblijfsgebieden (bv. woonstraten en pleinen) en inritten.

Halfverharding en ongebonden verharding

Een halfverharding bestaat uit onsamenhangend materiaal dat wordt verdicht om een stevig, maar flexibel en waterdoorlatend oppervlak te creëren. Het biedt voldoende draagkracht voor voetgangers, fietsers en soms licht autoverkeer, terwijl het een natuurlijke uitstraling behoudt. Een halfverharding is een type verharding dat het midden houdt tussen een onverhard oppervlak (zoals gras of zand) en een volledig verhard oppervlak (zoals asfalt- of cementbeton).
Ongebonden verhardingen hebben geen samenhang tussen de materialen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materialen als grind en zand.
Het onderhoud aan de half- en ongebonden verhardingen is erg beperkt en valt daarom buiten de scope van dit *Programma*. De betreffende onderhoudskosten komen ten laste van de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen* voor het betreffende dienstjaar.

4.2 Huidige staat van onderhoud

Onderhoudsniveaus

De verschillende onderhoudsniveaus van de wegen beoordelen we op basis van de *Kwaliteitsgids openbare ruimte* van het *CROW*. Deze landelijk gebruikte kwalificatie kent de volgende gradering.

- ***Kwaliteitsniveau A+ en A*** *(Zeer goed en Goed)*
  De weg is technisch in uitstekende staat en het totaalbeeld is verzorgd, al kan het wegdek enkele lichte schades en tekenen van beginnende veroudering vertonen. Doordat het om beginnende veroudering of schades gaat, zijn deze eenvoudig te verhelpen. Toch accepteren we een minder aantrekkelijk uiterlijk als gevolg van zeer lichte schades en een lichte achteruitgang. Bij dit niveau kunnen we dus lichte concessies in het onderhoud doen, met name wat betreft het aanzien (aantrekkelijkheid).
  Op een schaal van 1 t/m 10 komt de kwaliteitsniveaus A^+ of A overeen met respectievelijk een cijfer hoger dan 9 of tussen 8 en 9.

- ***Kwaliteitsniveau B*** *(Voldoende)*
  De weg heeft zichtbare schades en is plaatselijk ook zichtbaar verouderd. Tegelijkertijd is de weg constructief veilig en is het gebruik ervan veilig. De schades kunnen leiden tot meer en/of grotere schades. Zaken als aanslag en vuil accepteren we, zolang dit niet ten koste gaat van de sociale veiligheid. Bij dit niveau is het onderhoud gericht op de technische, functionele en economische levensduur van het object.
  Op een schaal van 1 t/m 10 komt kwaliteitsniveau B overeen met een cijfer 6 of 7.

- ***Kwaliteitsniveau C*** *(Matig)*
  De weg heeft veel schades waardoor sommige stukken niet langer functioneren. De schades leiden tot meer en/of andere schades en de weg oogt onaantrekkelijk. Het herstel van deze schades is tijdrovend en brengt behoorlijke kosten met zich mee. Deze staat van onderhoud heeft een negatief effect op de levensduur van de weg. Bovendien is deze alleen veilig te gebruiken als we er voldoende regelmatig controles uitvoeren en het hoogstnoodzakelijke onderhoud plegen.
  Op een schaal van 1 t/m 10 komt kwaliteitsniveau C overeen met het cijfer 5.

- ***Kwaliteitsniveau D*** *(Slecht)*
  De weg is in slechte tot zeer slechte conditie en is onderhevig aan onomkeerbare veroudering. De staat van de weg kan tot onveilige situaties leiden. Door de vele duidelijk zichtbare schades oogt het object bovendien zeer onaantrekkelijk. Het herstel van de schades is tijdrovend en er zijn hoge kosten mee gemoeid. Soms zal het zelfs doelmatiger zijn om de weg in zijn geheel te vervangen.
  Op een schaal van 1 t/m 10 komt kwaliteitsniveau D overeen met cijfer 4 of lager.

Actuele onderhoudsstaat wegenareaal

De tabel hiernaast toont de onderhoudsstaat van ons verharde wegenareaal op basis van de inspectieronde van eind 2024. Het gemiddelde kwaliteitscijfer van het verharde wegenareaal in de gemeente is: 7,5: ruim 90% van het areaal bevindt zich op onderhoudsniveau B of hoger. 4% (62.750m^2) van het areaal bevond zich ten tijde van de inspectie op onderhoudsniveau D. Voor dit deel van het areaal is het herstel van 22.234m^2 (1,4%) verharding opgenomen in de investeringsplannen 2025-2028 en/of 2026-2029. De overige achterstanden zijn bij het verschijnen van dit *Programma* reeds weggewerkt.

Zeer goed	A+	40,1%
Goed	A	27,3%
Voldoende	B	23,2%
Matig	C	5,4%
Slecht	D	4,0%

Onderhoudsstaat verharde wegen (2024)

Op basis van bovenstaande stellen we vast dat er na de laatste inspectie (2024) plaatselijk weliswaar sprake is van achterstallig onderhoud, maar het areaal zich algemeen op een ruim voldoende kwaliteitsniveau bevindt.

4.3 Toekomstige areaalveranderingen

Het wegenareaal van de gemeente Geertruidenberg is aan uitbreiding en/of veranderingen onderhevig. Uitbreidingen vinden plaats door het aanleggen van nieuwe woongebieden en reconstructies (eventueel in combinatie met maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren). Zo valt de (nieuwe) Kloosterweg, na overdracht door Rijkswaterstaat in de loop van 2026, binnen het gemeentelijke areaal. Daarnaast zullen er veranderingen van het areaal plaatsvinden door de keuze voor andere verhardingsmaterialen. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van zogenaamde groene verharding op parkeerplaatsen om hittestress tegen te gaan.
Uitbreidingen en veranderingen worden na oplevering en overdracht in de eerstvolgende reguliere inspectieronden opgenomen en in het wegbeheerprogramma *Obsurv* verwerkt.

4.4 Meldingen

Inwoners en gebruikers van de openbare ruimte van de gemeente Geertruidenberg kunnen via de Geertruidenberg-app onder andere defecten van de verharding melden.
De tabel hiernaast toont het aantal meldingen met betrekking tot wegen over de afgelopen drie jaar. Gemiddeld gaat 9% van alle meldingen via de Geertruidenberg-app over wegen. Naar aanleiding van een dergelijke melding toetsen we het schadebeeld ter plekke aan het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Indien het schadebeeld binnen deze norm valt, wordt de gemelde schade niet hersteld.

Onderwep	**2023**	**2024**	**2025**
Bestrating algemeen	333	230	221
Gat in de weg/berm	70	88	95
Overigen wegen	113	134	129
Trottoir verzakt	147	187	217
Wortelopdruk	26	24	47
Totaal	**689**	**663**	**709**

4.5 Aansprakelijkheidstellingen

Ondanks goed en gestructureerd onderhoud en regelmatige inspectie van de wegen valt lichamelijke en/of materiele schade nooit volledig uit te sluiten. In voorkomende gevallen leidt dit tot schadeclaims bij de gemeente. Een schadeclaim wordt toegewezen als de gemeente ‘nalatigheid’ kan worden verweten. Tegelijkertijd mag van een weggebruiker ook enige alertheid verwacht worden. Hierover is ruime jurisprudentie beschikbaar (het zogenaamde Kelderluik-arrest). Kortom: niet alle claims worden daadwerkelijk toegewezen. Het aantal schadeclaims varieert per jaar. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de schadeclaims in de periode 2016-2024.

Schadeclaims wegverharding (2016-2024)

omschrijving	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**totaal**	**gemiddeld jaar**
aantal schadeclaims	8	2	1	11	3	5	10	5	6	51	5,7
vordering niet ingediend	2	0	0	1	2	1	7	1	1	15	1,7
afgewezen vorderingen	2	1	1	6	1	3	1	2	2	19	2,1
toegewezen schadeclaims	4	1	0	4	0	1	2	2	3	17	1,9
percentage toegewezen schadeclaims	50%	50%	0%	36%	0%	20%	20%	40%	50%	33%	33%
totaalbedrag uitgekeerde bedrag schadeclaims (€)	6.474	1.033	0	3.219	0	0	670	5.500	664	17.559	1.951

In de periode 2016 t/m 2024 ontving de gemeente 51 schadeclaims ten gevolge van gebreken aan de wegverharding. In een derde van de gevallen (33%) werd de schadeclaim toegewezen. Gemiddeld keerde de gemeente € 1.951 per jaar uit aan schadevergoedingen. De hoogte van vergoedingen varieerde tussen 69 en 2.500 euro per casus.

Het Kelderluik-arrest (1965) is een arrest van de Hoge Raad der Nederlanden dat van groot belang is gebleken voor de juridische beoordeling van ‘gevaarzetting in verband met aansprakelijkheid onrechtmatig doen of nalaten’. Het Kelderluik-arrest is niet specifiek geschreven voor wegenonderhoud, maar de zorgvuldigheidsnormen uit het arrest zijn wel degelijk relevant voor de beoordeling van aansprakelijkheid bij gevaarlijke situaties op de weg.

5. Organisatie

5.1 Organisatie operationeel beheer

Het beleid en technische beheer van wegen in Geertruidenberg is ondergebracht bij het Domein Fysiek, team Civiel. De Beheerder van het wegenareaal (wegbeheerder) is verantwoordelijk voor alle activiteiten (meldingen, inspectie, onderhoudsprogrammering, inkoop, etc.) die noodzakelijk zijn om het areaal op de door de raad vastgestelde kwaliteitsniveaus te houden. De Beheerder hanteert hierbij de kaders zoals deze in dit *Programma* zijn vastgelegd.
Het daadwerkelijke klein en groot onderhoud aan wegen kopen we met behulp van raamovereenkomsten in. Voor specialistische werkzaamheden, reconstructie of herinrichting van wegen hanteren we een apart inkooptraject.
Bij het uitvoeren van de beheertaken krijgt de Beheerder ondersteuning van de Toezichthouder(s) Buitenruimte. Complexe reconstructies en/of specialistische onderhoudswerkzaamheden pakken we projectmatig aan. Hierbij zetten we dan een projectleider in.
De Beleidsadviseur Openbare Ruimte is verantwoordelijk voor het beleid, het bewaken en evalueren van de beleidskaders en - indien noodzakelijk - het doen van verbetervoorstellen. Dit laatste in nauwe samenwerking met de Beheerder.

5.2 Inspectie

Om de veiligheid en het gewenste onderhoudsniveau van wegen te waarborgen, voert een extern bedrijf elke twee jaar een globale visuele inspectie van de wegen uit. Deze inspecties vinden plaats volgens het *Handboek Visuele Inspectie* (*CROW*, publicatie 146a) door daarvoor opgeleide en gecertificeerde inspecteurs. We gebruiken dus een gestandaardiseerde methode voor visuele inspecties van verhardingen (wegen, fietspaden, trottoirs), waardoor deze op een uniforme, systematische en professionele manier plaatsvinden. Dit is essentieel om de resultaten van opeenvolgende inspectierondes te kunnen vergelijken. Bovendien waarborgt deze methode de onafhankelijkheid van de inspectie.

Alle inspectieresultaten slaan we op in het wegbeheerprogramma *Obsurv*. Op basis van de gemeten kwaliteitsniveaus ondersteunt dit programma het bepalen van onderhoudsbehoeften en het maken van kostenramingen.

Nieuwe en gerehabiliteerde wegen nemen we na oplevering in beheer en nemen we in de eerstvolgende reguliere tweejaarlijkse inspectieronde mee. Dat betekent dus dat nieuwe/gerehabiliteerde wegen uiterlijk twee jaar na oplevering voor het eerst worden geïnspecteerd.

Indien het resultaat van een globale inspectie daartoe aanleiding geeft, dan vindt aanvullend uitgebreider technisch onderzoek plaats. Dit verdiepende onderzoek kan bestaan uit een constructieonderzoek (verharding of ondergrond) en/of materiaalanalyses.

De reguliere inspecties en aanvullende onderzoeken inclusief bijbehorende advisering zijn van groot belang voor het beheer en onderhoud van de wegen. Op grond van alle inspectieresultaten initieert de *Beheerder* onderhoudsmaatregelen (groot onderhoud of reconstructie) en de financiële planning daarvan (zie §6).

Het wegbeheerprogramma (*Obsurv*) is een hulpmiddel voor de *Beheerder* om inzicht te krijgen van de kwaliteit van het areaal, de benodigde onderhoudsmaatregelen en de bijbehorende kosten. Het programma adviseert onderhoudsmaatregelen op basis van gesignaleerde schadebeelden. Het is vervolgens de taak van de wegbeheerder om te bepalen of een weg(vak) daadwerkelijk voor onderhoud in aanmerking komt of dat reconstructie noodzakelijk is.

5.3 Onderhoud

Onderhoud heeft tot doel de wegen gedurende hun beoogde levensduur op het gewenste kwaliteitsniveau te houden dan wel opnieuw op dit niveau te brengen. Met andere woorden: zorgen dat alle wegen in het areaal naar behoren functioneren op het door de raad vastgestelde onderhoudsniveau (“heel en veilig”). Het onderhoud is dus niet altijd levensduurverlengend, maar het zorgt ervoor dat de betreffende weg zijn waarde

behoudt binnen de geplande levensduur.

We onderscheiden drie vormen van onderhoud, te weten: klein onderhoud, groot onderhoud en reconstructie. Hieronder definiëren we deze vormen.

Klein onderhoud

Bij *klein onderhoud* gaat het om dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om de wegen in goed werkende en veilige staat te houden op het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau (B of C). Het gaat hierbij om het herstellen van kleine schades op basis van meldingen van burgers of eigen waarnemingen. Klein onderhoud vindt in de regel plaats aan een klein gedeelte van de weg. Voorafgaand aan het daadwerkelijk uitvoeren van klein onderhoud beoordelen we altijd ter plekke of de situatie daadwerkelijk afwijkt van het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Als de verharding zich binnen dit kader bevindt, plegen we geen onderhoud.
De kosten van klein wegenonderhoud komen ten laste van de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen* voor het geldende begrotingsjaar. Deze begroting is gebaseerd op meerjarige ervaringscijfers. Gezien de onvoorspelbare aard van klein onderhoud zullen de werkelijke kosten hiervoor jaarlijks fluctueren.

Groot onderhoud

We spreken van *groot onderhoud* als het nodig is om (grotere) delen van een weg te herstellen of te vervangen. Groot onderhoud is gericht op schades die meestal het gevolg zijn van langdurig gebruik, weersinvloeden, verkeersbelasting of veroudering van het verhardingsmateriaal. Groot onderhoud vloeit meestal voort uit de reguliere tweejaarlijkse inspecties. Voordat we tot groot onderhoud besluiten, beoordelen we altijd eerst of de weg het einde van de technische levensduur nadert en of er sprake is van aanvullende onderhoudsbehoeften of aanpassingswensen. In dat geval maken we de afweging wat kostenefficiënter is: groot onderhoud of reconstructie.

De kosten voor groot onderhoud worden gedekt uit de *Voorziening Geprogrammeerd Onderhoud Wegen*. Deze *Voorziening* wordt gevoed door een jaarlijkse storting vanuit de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen*. De hoogte van deze storting wordt elke twee jaar herijkt op basis van de actuele inspectieresultaten. Mocht na inspectie blijken dat deze storting ontoereikend is, dan doen we de *raad* een voorstel om deze jaarlijkse storting bij te stellen.

Reconstructie of herinrichting

Als een weg het einde van de technische levensduur heeft bereikt, gaan wij over tot reconstructie al dan niet gecombineerd met een herinrichting van de desbetreffende weg. We kijken dan altijd integraal naar koppelkansen met andere disciplines of externe actoren in de openbare ruimte zoals:

a) mobiliteit en verkeersveiligheid,
b) openbare verlichting,
c) rioolvervanging,
d) groenaanpassing,
e) klimaatadaptatie,
f) sociale aspecten die in de openbare ruimte opgelost kunnen worden (veiligheid, ontmoetingsplek),
g) werkzaamheden nutsbedrijven (inclusief energie- en warmte transitie) en
h) samenwerking met stakeholders (woningstichting, vve's, nutsbedrijven, etc.).

Als andere interne vakdisciplines vervangingswerkzaamheden in de planning hebben staan, beoordelen we of het noodzakelijk of kosteneffectief is om de wegen gelijktijdig te aan te pakken. Voor het reconstrueren of herinrichten van wegen doen we de *Raad* altijd eerst een kredietverzoek. Na toekenning nemen we de werkzaamheden in het *Investeringsplan* op.

6. Financiële planning 2025-2035

De financiële planning hieronder is gebaseerd op de meest recente inspectie van de wegen (Q4-2024). Hierbij is rekening gehouden met geplande vervanging van de wegen in het *Investeringsplan 2026-2029*.

Omdat wegen elke twee jaar geïnspecteerd worden, stellen we de financiële planning elke twee jaar bij. De onderhoudsstatus van de weg is van meerdere factoren afhankelijk (zie ook §6.4). Het kan voorkomen dat na inspectie blijkt dat de storting in de *Voorziening Geprogrammeerd Onderhoud Wegen* niet meer toereikend is. In dergelijke situaties stellen we de raad voor om de storting in deze *Voorziening* bij te stellen.

6.1 Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen

De kosten voor het dagelijkse onderhoud van de wegen in Geertruidenberg zijn opgenomen in de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen*. Daaronder vallen zowel personeels- en plankosten als de kosten voor onderhoud, beheer en herstel van onvoorziene schades, inclusief het verhalen van de kosten daarvan. Voor het groot onderhoud wordt vanuit de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen* jaarlijks een vast bedrag in de *Voorziening Geprogrammeerd Onderhoud Wegen* gestort.

De tabel hieronder toont alle geraamde exploitatiekosten (in euro's) voor de periode 2026-2029. Deze kostenposten zijn gebaseerd op meerjaren-ervaringscijfers. Mocht blijken dat deze ramingen in de praktijk niet meer toereikend zijn dan stellen we onderstaande cijfers bij.

Geraamde exploitatiekosten 2026-2029

Omschrijving	2026	2027	2028	2029
Verrekening Fysiek Domein Beheer	313.100	313.100	313.100	313.100
Belastingen en heffingen	44.000	44.000	44.000	44.000
Gas en electra	7.000	7.000	7.000	7.000
Bluswatervoorziening	20.000	20.000	20.000	20.000
Plankosten	56.500	56.500	56.500	56.500
Onderhoud straatploeg	150.000	150.000	150.000	150.000
Onderhoud en beheer	82.000	82.000	82.000	82.000
CAR premie	1.400	1.400	1.400	1.400
Degeneratie onderhoud glasvezel	18.000	18.000	18.000	18.000
DIOR scenario afgewogen*		330.000	330.000	330.000
DIOR achterstanden oplossen*		75.000	75.000	75.000
DIOR formatie toevoegen*		82.000	82.000	82.000
Herstel schades en vernielingen	21.000	21.000	21.000	21.000
Degeneratievergoeding	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000
Vergunningen	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000
Verhaal schades en vernielingen	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000
Voorziening geprogrammeerd onderhoud wegen	295.000	295.000	295.000	295.000

6.2 Voorziening geprogrammeerd onderhoud wegen

De *Voorziening Geprogrammeerd Onderhoud Wegen* wordt gevoed met een door de *Raad* vastgestelde jaarlijkse storting vanuit de *Exploitatie Wegen, Straten en Pleinen*. De hoogte van de jaarlijkse storting volgt uit de actuele inspectieresultaten en de onderhoudsmaatregelen die *Obsurv* op grond daarvan voorstelt. Dit wegbeheerprogramma geeft op basis van de laatst uitgevoerde inspectie een kostenraming van benodigde onderhoudswerkzaamheden voor de eerstvolgende vijf jaar. Bovendien geeft het programma nog een prognose voor de onderhoudskosten voor de daaropvolgende vijf jaar.

De jaarlijkse storting dient dusdanig hoog te zijn dat de *Voorziening* gedurende de planperiode van vijf jaar niet negatief komt te staan. De raad stelt de hoogte van deze storting elke vijf jaar opnieuw vast. Mocht na een tweejaarlijkse inspectie blijken dat de storting ontoereikend is, dan doen we de raad een voorstel voor tussentijdse bijstelling.

Bij wegen die voor reconstructie in aanmerking komen en waarvoor de raad een krediet beschikbaar gesteld heeft, voeren wij geen grootschalig onderhoud meer uit. Om verspilling van financiële middelen tegen te gaan, beperken wij bij deze wegen het onderhoud tot onze primaire verantwoordelijkheid: het veilig houden van de weg. De onderhoudskosten voor deze wegen verlagen wij in dat geval tot 25% van de oorspronkelijk geraamde kosten. Dit doen wij ook bij reconstructies van de openbare ruimte die voortvloeien en onderdeel zijn uit de plannen van projectontwikkelaars.

De jaarlijks benodigde uitgaven voor groot onderhoud zijn gebaseerd op de meest actuele inspectieresultaten (2024). De tabel hieronder toont de kostenraming voor de periode 2025-2035. De hierboven genoemde kostenreductie voor wegen die zijn opgenomen in het *Investeringsplan*, zijn hierin (zichtbaar) verwerkt. Bijlage I aan het eind van dit *Programma* bevat de gedetailleerde financiële onderbouwing voor het overzicht hieronder.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
stand voorziening per 1 januari	2.009.515	1.757.318	1.787.156	1.856.256	1.310.796	1.350.858	1.213.688	1.076.518	939.348	802.178	665.008
storting in de voorziening	890.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000	295.000
totaal beschikbaar	2.899.515	2.052.318	2.082.156	2.151.256	1.605.796	1.645.858	1.508.688	1.371.518	1.234.348	1.097.178	960.008
uitgave volgens wegbeheerprogramma	-1.472.499	-397.474	-294.622	-1.112.277	-254.938	-432.170	-432.170	-432.170	-432.170	-432.170	-432.170
	1.427.016	1.654.845	1.787.533	1.038.979	1.350.858	1.213.688	1.076.518	939.348	802.178	665.008	527.838
geraamde onderhouds kosten wegen uit Investeringsplan	440.404	176.415	91.630	362.423	0	0	0	0	0	0	0
	1.867.419	1.831.259	1.879.164	1.401.402	1.350.858	1.213.688	1.076.518	939.348	802.178	665.008	527.838
25% onderhoudskosten voor wegen uit Investeringsplan	-110.101	-44.104	-22.908	-90.606	0	0	0	0	0	0	0
verwachte eindstand voorziening	1.757.318	1.787.156	1.856.256	1.310.796	1.350.858	1.213.688	1.076.518	939.348	802.178	665.008	527.838

Het beheerprogramma beperkt zich altijd tot de herstelmaatregelen naar aanleiding van tijdens de inspectie geconstateerde schadebeelden. Het programma houdt daarbij geen rekening met de oorzaak van deze schadebeelden. Het programma geeft dus niet aan of een weg voor reconstructie in aanmerking komt. Dit is altijd een afweging die de wegbeheerder maakt. Daarnaast is het altijd mogelijk dat andere afwegingen, zoals genoemd in §5.3 aanleiding zijn om over te gaan tot reconstructie of herinrichting.

Achterstallig onderhoud

Vanuit haar toezichthoudende rol (*BBV*) is de Provincie er alert op dat gemeenten hun kapitaalgoederen goed onderhouden en hiervoor steeds voldoende middelen beschikbaar stellen. Voor het wegenonderhoud let zij daarbij vooral op de resultaten van de tweejaarlijkse weginspecties, de benodigde storting in de *Voorziening* en de ontwikkeling van deze voorziening. Deze voorziening mag niet negatief zijn.

Volgens de *'Handreiking onderhoud kapitaalgoederen'* van de provincie Noord-Brabant is *er* kan sprake zijn van achterstand of achterstallig onderhoud als onderhoud niet tijdig volgens planning is uitgevoerd, bijvoorbeeld als gevolg van onvoldoende financiële vertaling in de begroting van het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Bij *achterstand* is de kwaliteit van het betreffende object (nog) niet aangetast. Bij *achterstallig onderhoud* is dat wel het geval: er wordt niet (meer) voldaan aan het door de raad vastgestelde minimale kwaliteitsniveau of de wettelijke norm.
Indien kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties aan de orde zijn, is er volgens de *Handreiking* van de Provincie altijd sprake van achterstallig onderhoud. Op basis van *CROW*-advies is het uitgangspunt voor financieel toezicht (conform beleid artikel 12, van de *Financiële verhoudingswet, Fvw*) dat er sprake is van kapitaalvernietiging als de staat van het onderhoud niet meer voldoet aan minimaal kwaliteitsniveau C (bij onderhoud wegen), of een vergelijkbaar niveau als er een andere systematiek wordt toegepast.

Achterstallig onderhoud kan op termijn leiden tot hogere herstellasten en ook tot onveilige situaties als niet meer wordt voldaan aan de wettelijke normen. Daarom dient achterstallig onderhoud zo snel mogelijk te worden ingelopen. Op basis van artikel 44 lid 1a *BBV* moet de gemeente daartoe een voorziening treffen. Achterstallig onderhoud wordt dan meteen ten laste van deze voorziening gebracht. In de notitie *Materiële vaste activa* (januari 2020) van de landelijke *Commissie BBV* is een belangrijke wijziging doorgevoerd met betrekking tot het ramen van zulk achterstallig onderhoud: het is niet langer acceptabel om achterstallig onderhoud binnen vier jaar tijd in te lopen. Concreet betekent dit dat de gemeente een voorziening achterstallig onderhoud onmiddellijk moet treffen. Dat wil zeggen: in het begrotingsjaar waarin de omvang van het

achterstallig onderhoud is vastgesteld en duidelijk is welke maatregelen moeten worden getroffen.

In bepaalde gevallen kan achterstallig onderhoud ook worden verholpen door het gehele kapitaalgoed versneld te vervangen. In dat geval is het uiteraard niet nodig om hiervoor nog een voorziening voor achterstallig onderhoud te treffen. Immers, in dat geval wordt het opgenomen in het *Investeringsplan*.

6.3 Vervangingsinvesteringen

Als een weg het einde van de technische levensduur bereikt, wordt deze gereconstrueerd of heringericht. Het uitstellen van vervanging leidt dan immers uiteindelijk tot hogere onderhoudskosten. De voor vervanging noodzakelijke investeringen nemen we steeds mee in het *Investeringsplan* van de begroting voor het betreffende dienstjaar of voorgaande jaren. Voordat we een weg daadwerkelijk vervangen, kijken we altijd naar koppelkansen met andere technische of maatschappelijke opgaven.

6.4 Risico's

Rondom het beheer en onderhoud van wegen spelen een aantal omstandigheden waarop de gemeente geen volledige grip heeft. Dergelijke omstandigheden vormen risico's, bijvoorbeeld omdat ze onvoorziene financiele gevolgen hebben. Het betreft de volgende risico's:

- Risicoaansprakelijkheid bij schade of letsel die gebruikers bij het gebruik van de weg hebben opgelopen.
- Economische en/of maatschappelijke schade als een weg niet functioneert, waardoor routes niet bruikbaar zijn.
- Financiële schade en kapitaalvernietiging als gevolg van achterstallig of gebrekkig onderhoud.
- Schade door het aanleggen of onderhoud van nutsvoorzieningen (bv. kabels).
- Schade door zwaar verkeer, bijvoorbeeld als gevolg van bouwactiviteiten.
- Politieke schade of imagoschade als het beheer en onderhoud aan de wegen niet voldoen aan de redelijke verwachtingen van gebruikers.
- Versnelde afname van kwaliteit en veiligheid van de wegen door externe invloeden, zoals weeromstandigheden, beschadiging van het wegdek, omleidingsroutes of overbelasting door het verkeer.
- Het beheersysteem richt zich op de gesignaleerde schadebeelden zonder te kijken naar de oorzaak van het schadebeeld. Het wegnemen van die oorzaak kan leiden tot extra onderhoudskosten, waar het systeem dus geen rekening mee houdt.
- Extra onderhoudskosten als gevolg van het uitstellen van onderhoud of vervanging.
- Ondanks dat we gecertificeerde inspecteurs inzetten, blijft inspectie mensenwerk en zullen interpretatieverschillen optreden. Deze kunnen weer leiden tot onverwachte schommelingen in de kosten.
- Strengere Arbowetgeving in de toekomst, wat mogelijk hogere kosten met zich meebrengt.
- Tekorten aan civieltechnisch opgeleide medewerkers bij overheid en bedrijfsleven kunnen ertoe leiden dat onze organisatie op de middellange termijn onvoldoende kennis in huis heeft om zelfstandig het beheer en onderhoud van de wegen uit te voeren.

Bijlage l – Onderbouwing kosten groot onderhoud wegen

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Aanwassenweg	469			9.676		10.145
Acaciastraat	1.126					1.126
Academielaan		566		4.699		5.265
Achterbergstraat, Gerrit	804			3.350		4.154
Achterste Dijk	38.379					38.379
Aertszoonstraat, Adriaen				520		520
Albrechtstraat, Graaf		1.676				1.676
Allardstraat, Burg.	3.642					3.642
Ambachtsherenlaan				381		381
Amerweg	10.286		1.298	488		12.073
Anemoonlaan	67			969		1.036
Arckelstraat, Van				515		515
Bachplein	2.420				1.374	3.794
Baileybrugweg	8.564			5.119		13.683
Baksweer	6.681			5.432		12.113
Balenstraat, G. van	226					226
Bastionstraat	2.336					2.336
Beatrixlaan	10.321			9.192		19.513
Bedaulxstraat				3.611		3.611
Beelaertsweg	10.991	6.916		34		17.941
Beethovenlaan	1.063	100	7.693	1.886		10.742
Benraatshoef	7.120			3.957		11.077
Berendonk				4.713		4.713
Bergenstraat	2.232					2.232
Bergenstraat, Van	16.383					16.383
Berkenstraat				2.968		2.968
Beuckelaerstraat, Van				3.435		3.435
Bianchiweg, Burgemeester	620			473		1.093
Bijnsplein, Anna	5.941			629		6.571
Bliek	3.620	121	404	892		5.036
Block, Het				3.715		3.715
Blokvang	2.678					2.678
Blondeelhof, Dokter		1.898		2.319		4.217
Bonkelaar	1.030			3.188		4.218
Boonsstraat, Wim	949					949

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Borstlappenweg	486			6.554		7.041
Boschstraat, Jeroen				562		562
Bossen, De	1.090			1.816		2.906
Boterpolderlaan	20.556		6.457	715	3.612	31.340
Boutensstraat, P.C.				1.622		1.622
Brahmsstraat				482		482
Brasem	2.077		2.705	11.717		16.499
Brederolaan	3.912					3.912
Breetweerlaan	3.649	327		12.203		16.179
Brejaartstraat	840			224		1.065
Breughelstraat, Pieter	4.369			924		5.293
Brouwerijstraat				349		349
Bruijnenstraat, Pastoor				1.607		1.607
Buitenvest	4.983			5.129		10.112
Burggravenlaan	1.303			4.829		6.132
Centraleweg	4.301	10.241	16.466	20.308		51.316
Chopinlaan				1.392		1.392
Collegeweg	28.087	5.022		3.550		36.659
Colsterstraat				1.400		1.400
Commandeurstraat	10.207					10.207
Coolenstraat, Antoon	984					984
Debussylaan	127			4.400		4.527
Delftstraat, Theo van	1.124					1.124
Diepenbrockstraat	4.242			11.165		15.407
Diepsteeg				430		430
Dijkgraafstraat	144			3.230		3.375
Dongepad	2.552					2.552
Dongeweg	1.105	15.440	878			17.422
Doornboom				693		693
Duinkerkenstraat, Anton	2.042	995				3.037
Duivenvoordelaan, Van				4.291		4.291
Dulderpark	2.099					2.099
Dussenstraat, Van der				875		875
Duynstraat, Van der				4.177		4.177
Eendrachtsweg	25.985		52.942		32.478	111.405

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Elfhuizen				1.314		1.314
Elftweg	3.040	295		1.554		4.889
Elisabethstraat	8.942			13.735		22.676
Emiliastraat	8.224			711		8.935
Emmastraat	594			2.010		2.603
Emmaweg	1.827					1.827
Engelse wal	6.240	1.307				7.547
Essenboom	1.931	4.848		777		7.556
Everdonk	5.677					5.677
Floris V Straat, Graaf				748		748
Forellenweg	2.647			5.273		7.920
Fort Nassau				395		395
Gasthuiswaard	8.824	882				9.706
Gat, Het	355					355
Gijselsweer	964	18.505		12.030		31.498
Glacisstraat				2.896		2.896
Goghstraat, Vincent van	3.501			577		4.078
Gorterlaan, Herman	1.451			1.189		2.640
Gouverneurslaan	10.641	1.429		3.661		15.731
Griendstraat				447		447
Hagersweer	3.239			3.227		6.466
Halsstraat, Frans	453			473		927
Halve Zolenpad	2.449			736		3.185
Haven	16.518	1.009		5.887		23.414
Heemraadsingel	124			641		765
Heereplein	440					440
Helling				3.433		3.433
Hertogshoef	4.962	1.122		42.928		49.011
Heulweg	8.537	14.101				22.638
Hoevendijk	3.886			3.384		7.270
Hoge Donk	7.388	385		33.090		40.864
Hooftlaan, P.C.	6.120					6.120
Hooiweg	3.827					3.827
IJpelaarstraat, Pieter v	1.655	296		9.608		11.559
Janstraat, Graaf				2.451		2.451

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Johannes Vermeerstraat	573			1.006		1.579
Jozeflaan, Sint	648					648
Julianalaan	5.188			1.572		6.760
Julianastraat	395	797		389		1.582
Kadepad	176					176
Kadestraat	841	7.626				8.467
Kanaalweg-oost	5.000			5.285		10.285
Kanseliersstraat	6.801					6.801
Kardeel	197					197
Karel V Laan	2.656			4.715		7.371
Karperweg	6.240	2.761		16.238		25.239
Kartuizerstraat	384			3.760		4.144
Kasteellaan	1.477			904		2.380
Keizersdijk					13.286	13.286
Keizersveer	44.224		13.614	12.247		70.085
Kerklaan	7.460			3.404		10.865
Kerkplein	8.065					8.065
Kerkstraat	649					649
Kerkstraat (Raamsdonk)	5.313			2.097		7.411
Kerkstraat, Grote	4.082					4.082
Kilweg	1.231					1.231
Kleine Donk	1.909	1.043		2.912		5.864
Kloosterstraat	7.142					7.142
Kloosterweg	67.127	453		12.826		80.406
Koestraat	1.652		3.299	395		5.346
Koningstraat	5.004			968		5.972
Korenbloemstraat		1.604		476		2.079
Krabbescheer	380			3.523		3.902
Krijgsmangeerde, Burg.	27.276			18.806		46.082
Kuiperspolderke	7.098			3.082		10.180
Lageweg	397			403		800
Landonk	6.335	802	3.153	1.172		11.462
Lange Broekstraat	8.091					8.091
Lannoystraat, De	4.890					4.890

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Lavendelstraat		604				604
Leerthouwerstraat	267					267
Lijnbaan				7.287		7.287
Lijsterbesstraat		298		2.633		2.930
Lindonklaan	6.069	2.974	172	8.996		18.211
Lipshof, Dokter	4.942			1.572		6.514
Lissenveld	10.771	11.570		19.078		41.418
Loddersweer	282	877		4.126		5.285
Luiten Ambachtstraat	169			155		324
Lunetkade	5.848					5.848
Lutteldonk				3.891		3.891
Maalderijplein	479	344				823
Maasdijk	15.805			4.445		20.250
Margrietstraat	2.752	291		1.045		4.089
Mauritsweg	3.580			1.044		4.624
Meerval	88			6.648		6.736
Meijersstraat, Burg.	6.554					6.554
Meistraat	102					102
Merwedestraat, Van				332		332
Molenweer	2.234					2.234
Monnikenweg	3.375				90.756	94.131
Moonshof, Burg.				1.367		1.367
Muldersplein, W.	5.464					5.464
Namer				127		127
Nassaustraat		359				359
Nieuwe Weg	1.613					1.613
Noordenbos	2.986			3.331		6.318
Nuyssenburgstraat, Van	1.421					1.421
Obrechthof	4.605					4.605
Oeverkruid	4.926	151	7.344	224		12.646
Omschoorweg	4.277			42.077		46.354
Onvermoeidelaan, De	2.888			17.649		20.537
Oomestraat, Cornelis	2.276			4.144		6.420
Oosterhoutseweg	11.516	56.325	103.048	5.150	77.073	253.112
Oosterhoutseweg, Oude	5.222					5.222

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Oranjestraat	5.755					5.755
Ottergeerde	3.132	9.700				12.832
Oude Melkhaven, De	3.585			9.006		12.592
Oude Stadsweg	2.842		4.818	477		8.137
Papenstraat				2.560		2.560
Papeweer	1.681			20.712		22.393
Parallelweg	10.494			425		10.919
Parklaan	5.888			1.781		7.669
Pauwstraat, Cornelis	3.477			1.895		5.373
Peuzelaar		12.036				12.036
Pijllstraat, Mr. Gerard	5.701					5.701
Pijperhof				255		255
Pijpershof				525		525
Poelstraat, Van den				531		531
Polderweg		18.672				18.672
Poststraatje	2.471					2.471
Prinssenlaan, Burg.	895			8.387		9.282
Prunusstraat				1.173		1.173
Raadhuisstraat	993			3.028		4.022
Ramgatseweg	2.245	569	63	10.019		12.896
Ranonkelstraat	1.954			0		1.954
Ravelijn	6.553	267		1.120		7.941
Reenweg	7.722					7.722
Regentenstraat				5.917		5.917
Rembrandtlaan	1.089			358		1.447
Rentmeestersstraat	5.070			636		5.706
Rietaak	433	735		2.182		3.350
Rietstraat	1.646			0		1.646
Rijakkers	2.464					2.464
Rijtselaan	1.657			1.716		3.373
Rijvoortshoef	1.311	6.605		7.543		15.458
Ringelberchstraat	328			1.748		2.075
Rivierkade	30.788			742		31.530
Roland Holstlaan, A	4.750			1.476		6.226
Rozendaelstr., Ambrosius	6.851	1.035		6.419		14.305

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Rubensstraat	4.822			1.713		6.536
Ruisvoorn	8.819			38.019		46.838
Sandoel	218			2.220		2.438
Schansstraat	390			1.991		2.381
Schansweg	12.904			6.554		19.458
Schapendonk	4.160	392		1.412		5.964
Scheepswerflaan	1.374					1.374
Schepenenstraat	3.229			348		3.577
Schonckplein	1.737			0		1.737
Schoutenlaan	9.031			14.121		23.151
Schoutenstraat	1.371					1.371
Siegenbeekstraat, M.				919		919
Slauerhofflaan	133			1.214		1.347
Sloterdijckstraat, Van	739					739
Sluisakker	3.392			4.893		8.286
Smidshof	3.022	1.302		1.386		5.710
Smijershof				262		262
Snoekweg	392					392
Sonplein, Simon van				1.194		1.194
Spant, Het	1.368			6.932		8.301
Spoordijkhof				262		262
Spoorstraat	1.594					1.594
Spoorwiel	2.736			530		3.266
Stadhoudersplein				2.717		2.717
Stadsweg	17.429	16.461		3.793		37.684
Standhazensedijk	40.597	489		6.360		47.445
Statenlaan	8.105					8.105
Stationstraat	17.114	116		1.091		18.320
Stationsweg	1.974	611		5.012	13.283	20.880
Steenstraat, Jan	1.947			391		2.338
Sterrekroos	4.727	782		1.325		6.835
Steurweg	3.291			3.184	12.590	19.066
Strijenlaan	10.294	1.063		2.031		13.387
Sweanstraat, Adriaan	1.856	1.818				3.674
Sweelinckhof				253		253

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029

weg/straat	2025	2026	2027	2028	2029	totaal
Theresiastraat, Sint	2.672			865		3.538
Timmerstee-kade	713					713
Touwbaan	327			2.865		3.192
Touwslager	828					828
Varenstraat	2.072			1.598		3.670
Venestraat	4.500			437		4.937
Vestdijkstraat, Simon	232			6.675		6.907
Vijfhoevenlaan	9.776			7.351		17.127
Visscherstraat, Roemer	4.707	822		11.894		17.423
Visserstraat	260			4.619		4.879
Vlet	434			1.055		1.489
Vondellaan	8.065	2.349		7.725		18.139
Voogtstraat, Ir. de	487					487
Vorstersstraat	791					791
Vossendonk	5.195			9.351		14.547
Vrijheidstraat	551					551
Waalstraat, van der	729			632		1.361
Walgang	10.349			4.759		15.108
Weegbree	13.333	226		0		13.559
Werfkampenseweg	533	6.528		1.856		8.917
Wielstraat					8.719	8.719
Wijngaardenstraat, Van				5.555		5.555
Wilhelminalaan	8.333	1.632			1.766	11.731
Willem I straat, Graaf				1.276		1.276
Willem Marislaan	348			2.016		2.364
Willem-Alexanderhof	1.950			309		2.259
Windvang	10.210	3.257		1.814		15.281
Wolvendonk	134	437		1.446		2.016
Zalmweg	12.556	108	1.546	1.160		15.371
Zandheuvel	815			2.582		3.397
Zeldenrustlaan	710					710
Ziederijsingel	708	379		376		1.463
Zoutmanstraat	1.422	413				1.835
Zuideindseweg	2.508					2.508
Zuidwal	7.326					7.326
Eindtotaal	**1.142.197**	**265.163**	**225.900**	**840.460**	**254.938**	**2.728.657**

wegen die opgenomen zijn in het Investeringsplan 2026-2029