

Technische vragen

Forum voor Democratie
De heer B.M. van Enter

Kenmerk 01300 TV FvD
Vergadering 1 oktober 2026
Datum 25 september 2026

Onderwerp Beantwoording technische vragen Wegenbeheerplan Gemeente Moerdijk 2026-2030

Geachte heer van Enter,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk biedt u hierbij de beantwoording van de volgende technische vragen aan.

1. *In het wegenbeheerplan staat dat in 2021 een voorziening voor onderhoudsachterstanden is ingericht, dat de daarin opgenomen werkzaamheden inmiddels zijn uitgevoerd en dat deze voorziening wordt afgesloten. Kunnen wij een overzicht krijgen van welke werkzaamheden hiermee zijn uitgevoerd, hoeveel vierkante meter daarmee is aangepakt en welke bedragen hieraan zijn besteed? Zijn er werkzaamheden uit de oorspronkelijke programmering niet of later uitgevoerd, en zo ja welke en waarom?*

Antwoord:

De werkzaamheden die vanuit de voorziening onderhoudsachterstanden zijn uitgevoerd, zijn opgenomen in de *bijlage uitgaven V015*. De financiële verantwoording sluit aan bij het detailniveau waarop de raad jaarlijks via de jaarrekening wordt geïnformeerd. Een uitsplitsing naar specifiek aantal vierkante meters dat uitsluitend vanuit deze voorziening is uitgevoerd, is niet beschikbaar. Dit komt doordat de onderhoudsachterstanden op verschillende manieren zijn aangepakt. Een deel van de werkzaamheden is uitgevoerd binnen vervangings- en investeringsprojecten volgens de BBV-richtlijnen, terwijl andere locaties zijn hersteld via regulier onderhoud of plaatselijke reparaties. Hierdoor is geen directe één-op-één relatie te leggen tussen de voorziening en een specifiek aantal vierkante meters.

2. *In het voorgestelde raadsbesluit wordt gesproken over maximaal 10% van **het areaal** op kwaliteitsniveau D. Wordt hiermee maximaal 10% van het totale gemeentelijke verhardingsareaal bedoeld, of maximaal 10% binnen iedere afzonderlijke categorie, zoals asfalt en elementenverharding?*

Antwoord:

Met maximaal 10% kwaliteitsniveau D wordt het totale gemeentelijke verhardingsareaal bedoeld. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen asfaltverhardingen en elementenverhardingen. Bij de nadere programmering van onderhoud wordt echter wel risicogestuurd gekeken naar het type verharding, functie en gebruik van een weg of pad.

Hierbij krijgen locaties met een groter veiligheidsrisico, zoals fiets- en voetpaden, prioriteit. Daarnaast wordt rekening gehouden met het voorkomen van kapitaalvernietiging. Omdat de afgelopen beheerperiode een belangrijke kwaliteitsslag is gemaakt bij asfaltverhardingen, verschuift de aandacht in de komende periode nadrukkelijker naar elementenverhardingen binnen de bebouwde kommen.

3. *Het plan vermeldt dat de veiligheid van het wegennet is geborgd, terwijl momenteel 29% van de elementenverharding kwaliteitsniveau D heeft. Op basis van welke concrete gegevens wordt vastgesteld dat de veiligheid desondanks geborgd is? Kan daarbij bijvoorbeeld inzicht worden gegeven in het aantal prio-1-gebreken, meldingen van verkeersonveilige situaties, ongevallen en aansprakelijkstellingen die verband houden met de staat van de verharding?*

Antwoord:

Hoewel momenteel 29% van de elementenverharding kwaliteitsniveau D heeft, betekent dit niet automatisch dat sprake is van verkeersonveilige situaties. De gemeente borgt de veiligheid door middel van jaarlijkse onderhoudsinspecties, een actief meldingenproces en het tijdig herstellen van urgente gebreken.

Uit de onderhoudsinspectie van 2026 zijn 98 locaties als PRIO 1, 1.734 locaties als PRIO 2 en 3.023 locaties als PRIO 3 geclassificeerd. Locaties met een verhoogd veiligheidsrisico of hinder worden op korte termijn hersteld door de vaste onderhoudsaannemer. Daarnaast is gedurende het gehele jaar een serviceploeg beschikbaar voor het afhandelen van meldingen van inwoners.

Het aantal ongevallen en aansprakelijkstellingen dat direct kan worden gerelateerd aan de staat van de verharding is de afgelopen jaren stabiel gebleven en bedraagt gemiddeld twee tot drie gevallen per jaar. Daarnaast ontvangt de gemeente jaarlijks 1.500 tot 2.000 meldingen over verhardingen in de openbare ruimte. Deze meldingen worden beoordeeld en leiden, waar nodig, tot aanvullende onderhoudsmaatregelen of een herprioritering van de werkzaamheden binnen de programmering.

Op basis van de uitkomsten van de inspecties, het aantal ongevallen en aansprakelijkstellingen, het meldingenbeeld en de structurele opvolging van urgente gebreken concludeert het college dat de verkeersveiligheid van het gemeentelijk wegennet voldoende is geborgd.

4. *Op pagina 11 van het wegenbeheerplan wordt bij elementenverharding aangegeven dat 13% van kwaliteitsniveau D al in het MJOP is opgenomen. In de financiële paragraaf en het raadsvoorstel wordt uitgegaan van 14%.*

Antwoord:

Het juiste percentage bedraagt 14%. Het verschil met de vermelding van 13% in het beheerplan wordt veroorzaakt door afronding van de onderliggende gegevens.

5. *Beperkte capaciteit wordt genoemd als een van de oorzaken waardoor werkzaamheden in de afgelopen beheerperiode zijn uitgesteld. Tegelijkertijd staat in het raadsvoorstel dat voor de uitvoering van dit nieuwe plan geen aanvullende personele middelen noodzakelijk zijn. Op basis van welke capaciteitsberekening verwacht het college de nieuwe programmering tot en met 2030 binnen de huidige formatie wel te kunnen uitvoeren?*

Antwoord:

De in het beheerplan genoemde capaciteitsbeperking heeft betrekking op de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde technische expertise en uitvoeringscapaciteit. Dit is een breder aandachtspunt binnen de sector en speelt zowel bij gemeenten als bij marktpartijen. Om de uitvoerbaarheid en continuïteit van de onderhoudsopgave te borgen, werkt de gemeente langdurig samen met marktpartijen voor zowel asfalt- als elementenonderhoud. Hiermee worden kennis en capaciteit vanuit de eigen organisatie en de markt gecombineerd en kan flexibel worden ingespeeld op de onderhoudsopgave.

6. *In paragraaf 5.5 staat dat momenteel €450.000 beschikbaar is voor klein onderhoud. In de aansluitende tabel staan €220.000 voor klein onderhoud asfalt en €210.000 voor klein onderhoud elementen, samen €430.000. Waar bestaat het verschil van €20.000 uit?*

Antwoord:

Het beschikbare budget voor klein onderhoud bedraagt € 450.000 per jaar. Het verschil van €20.000 wordt veroorzaakt door een onjuiste verdeling van de deelbudgetten in de tabel. Daarbij is abusievelijk € 80.000 toegerekend aan extra onderhoud als gevolg van graafwerkzaamheden, terwijl dit € 60.000 had moeten zijn. Het totaal beschikbare budget blijft ongewijzigd € 450.000.

7. *Voor de voorziening van €4 miljoen voor fiets- en voetpaden: hoeveel vierkante meter wordt hiermee concreet aangepakt, hoe wordt dit verdeeld over gedeeltelijk herstraten en volledig herstel en wat is de beoogde jaarlijkse fasering tot en met 2030?*

Antwoord:

Met de voorgestelde voorziening wordt ongeveer 100.800 m² aan fiets- en voetpaden aangepakt. Hiervan wordt ongeveer 32.600 m² volledig hersteld en ongeveer 68.200 m² door middel van plaatselijke herstelmaatregelen verbeterd. De uitvoering wordt gespreid over de looptijd van het beheerplan.

8. *Welke concrete prestatie-indicatoren worden gebruikt om de raad jaarlijks te informeren over de uitvoering? Wordt daarbij in ieder geval gerapporteerd over de percentages A/B/C/D, gepland versus daadwerkelijk uitgevoerd onderhoud, doorgeschoven werkzaamheden en de redenen voor uitstel?*

Antwoord:

De raad wordt jaarlijks via de reguliere planning- en control cyclus geïnformeerd over de voortgang van het onderhoudsprogramma. Daarbij wordt gerapporteerd over de uitgevoerde

werkzaamheden, afwijkingen ten opzichte van de planning en eventuele doorgeschoven projecten inclusief toelichting op de oorzaken. De kwaliteitsverdeling A/B/C/D wordt bepaald via de tweejaarlijkse integrale weginspectie. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in de bestuurlijke voortgangsrapportages.

9. *Vanaf 2027 wordt structureel €130.000 extra uitgetrokken voor klein onderhoud. In het voorstel staat dat na afloop van de planperiode wordt beoordeeld of dit bedrag structureel noodzakelijk blijft. Op basis van welke criteria wordt die beoordeling in 2030 gemaakt?*

Antwoord:

Bij de evaluatie in 2030 wordt beoordeeld of het aanvullende budget voor klein onderhoud nog noodzakelijk is om de veiligheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid van het wegennet te waarborgen. Hierbij wordt niet primair gekeken naar de algemene kwaliteitsverdeling van het areaal, maar naar indicatoren die samenhangen met het voorkomen van onveilige situaties.

Daarbij worden onder andere betrokken:

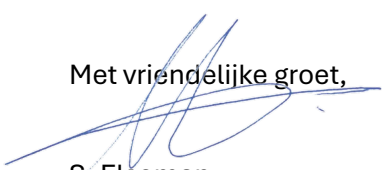
- Het aantal geconstateerde PRIO 1- en PRIO 2-gebreken uit de jaarlijkse inspecties;
- De ontwikkeling van het aantal meldingen over de staat van verhardingen;
- De benodigde inzet voor het herstellen van acute gebreken;
- Het aantal schades, claims en incidenten die verband houden met de staat van de verhardingen;
- De ontwikkeling van de uitvoeringskosten van klein onderhoud.

Het aanvullende budget is bedoeld om gebreken die leiden tot onveilige situaties of hinder tijdig te kunnen verhelpen. Binnen een lager kwaliteitsniveau zal de behoefte aan dergelijke herstelmaatregelen doorgaans toenemen. Op basis van de ontwikkeling van bovengenoemde indicatoren wordt in 2030 beoordeeld of het aanvullende budget nog noodzakelijk is om de veiligheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid van het wegennet binnen de door de raad vastgestelde kwaliteitskaders te waarborgen. Als daar aanleiding toe bestaat, wordt de raad een voorstel gedaan voor voortzetting, aanpassing of beëindiging van het aanvullende budget.

10. *Uit de financiële bijlage blijkt dat de cyclische onderhouds- en vervangingsopgave na 2030 sterk oploopt, met in 2035 een geraamde opgave van circa €15,8 miljoen. Op welke wijze wordt deze nu al bekende vervangingspiek meegenomen in de financiële meerjarenplanning en toekomstige investeringsruimte?*

Antwoord:

De weergegeven piek in de cyclische onderhoudsopgave is gebaseerd op theoretische levensduren en aanlegjaren van de verhardingen. In de praktijk worden vervangingen gefaseerd uitgevoerd, waarbij wordt gestuurd op een evenwichtige meerjarenprogrammering. Hiermee wordt voorkomen dat de uitvoerbaarheid en bereikbaarheid onder druk komen te staan. De vervangingsopgave na 2030 beperkt zich bovendien niet tot wegen, maar raakt ook andere onderdelen van de fysieke leefomgeving, waaronder riolering. Binnen het plan Fysieke Leefomgeving wordt de komende jaren gewerkt aan een integrale meerjarige programmering, waarmee deze toekomstige opgaven beter in beeld worden gebracht en bestuurlijk afgewogen kunnen worden.



Met vriendelijke groet,

S. Elseman
gemeentesecretaris