Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Moerdijk d.d. 29/10/2026

mij bekend,
de raadsgriffier,

Wegenbeheerplan Gemeente Moerdijk 2026-2030



MOERDIJK

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1 Inleiding 5
1.1 Doel 5

2 Samen op weg naar ontwikkelend beheer 7
2.1 Ambitie 7
2.2 Ambities wegenbeheerplan 7
2.3 Trends en ontwikkelingen 8

3 Areaal en kwaliteit 10
3.1 Areaal 10
3.2 Kwaliteit 10
3.3 Terugblik 12
3.4 Vooruitblik 12

4 Duurzaamheid 14
4.1 Ambitie en uitgangspunten 14
4.2 Duurzaamheid in het wegenbeheer 14

5 Financiën 15
5.1 Algemeen 15
5.2 Beschikbare budget onderhoud 15
5.3 Beschikbaar budget investeringen 15
5.4 Benodigd budget 15
5.5 Voorgestelde benodigde budgetten 16
5.6 Financiële kaders en risico's 16
5.7 Achterstallig onderhoud 17

Bijlage 1 Wetgeving R

Bijlage 2 Processen wegbeheer S

Bijlage 3 Kwaliteit 2020 - 2025 U

Bijlage 4 Uitgevoerde werken 2021-2025 V

Bijlage 5 Financiën W

Samenvatting

Een veilig bereikbaar wegennet blijft de basis

De gemeente Moerdijk is verantwoordelijk voor een veilig, bereikbaar en goed functionerend wegennet. Wegen vormen een essentieel onderdeel van de openbare ruimte en dragen direct bij aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van de gemeente. Met dit Wegenbeheerplan 2026–2030 wordt inzicht gegeven in de staat van het wegennet, de onderhoudsopgave en de keuzes die nodig zijn om deze opgave de komende jaren uitvoerbaar te houden.

Een onderhoudsopgave groeit en wordt complexer

Het wegenbeheer staat voor een toenemende en complexe opgave. Een groot deel van de verhardingen bereikt het einde van de technische levensduur, terwijl het gebruik van wegen intensiever en zwaarder is geworden. Tegelijkertijd vragen maatschappelijke ontwikkelingen zoals klimaatverandering, energietransitie en woningbouw om ruimte en afstemming in de openbare ruimte. Ook de beschikbare capaciteit en uitvoerbaarheid in de markt staan onder druk.

Risico gestuurd beheer werkt, maar vraagt om nieuwe keuzes

In de afgelopen periode is ingezet op risico gestuurd onderhoud, waarbij veiligheid altijd voorop staat. Deze aanpak heeft bijgedragen aan het verbeteren van de asfaltkwaliteit en het beperken van onderhoudsachterstanden in het buitengebied. Tegelijkertijd is de kwaliteit van verhardingen in de kernen, met name van fiets- en voetpaden, onder druk komen te staan.

Veiligheid blijft leidend in de periode 2026-2030

Voor de planperiode 2026–2030 kiest de gemeente voor een realistische en doelmatige koers, in lijn met het bestuursakkoord. Veiligheid en bruikbaarheid vormen de ondergrens voor het wegennet. De inzet is gericht op het in stand houden van het bestaande areaal en het voorkomen van verdere achteruitgang. Onderhoud wordt planmatig en risico gestuurd uitgevoerd, met extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers.

Samenwerken aan een toekomstbestendige leefomgeving

Het wegenbeheer ontwikkelt zich daarnaast stap voor stap richting een meer integrale en gebiedsgerichte aanpak. Onderhoud wordt waar mogelijk gecombineerd met andere opgaven, zoals klimaatadaptatie, vergroening en herinrichting van de openbare ruimte. Deze werkwijze sluit aan bij de ambitie om te werken aan een toekomstbestendige en klimaatbestendige leefomgeving, maar vraagt ook meer voorbereiding, afstemming en capaciteit.

Gerichte investeringen zijn noodzakelijk

De beschikbare middelen zijn in de basis voldoende om het huidige onderhoudsniveau te handhaven. Echter, om de huidige achterstand op verharding in te kunnen lopen zijn gerichte aanvullende middelen nodig, met name voor extra inzet op fiets- en voetpaden, maar ook voor klein onderhoud. Zo borgen we de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor alle gebruikers. Zonder deze inzet neemt het risico op onveilige situaties toe.

Niet alles kan: prioriteren is noodzakelijk

Dit plan maakt duidelijk dat niet alles tegelijkertijd kan. Het nog sneller verbeteren van de kwaliteit of het volledig wegwerken van onderhoudsachterstanden zou nog meer extra middelen en capaciteit vragen. Gezien de huidige situatie op de (arbeids-)markt wordt dit niet realistisch geacht. Ook vraagt dit duidelijke bestuurlijke keuzes en prioritering, passend binnen een realistisch en sluitend financieel kader.

Een helder kader voor bestuurlijke keuzes

Met dit wegenbeheerplan ligt er een uitvoerbaar en transparant kader voor de komende jaren. Het plan maakt inzichtelijk welke opgaven er liggen, wat daarvoor nodig is en welke keuzes daarbij horen.

Daarmee biedt het de gemeenteraad een stevige basis om richting te geven aan het beheer van het gemeentelijk wegennet, in balans tussen veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid voor alle gebruikers en financiële haalbaarheid.

1 Inleiding

De openbare ruimte van de gemeente Moerdijk is de woon- werk- en leefomgeving van onze inwoners, ondernemers en bezoekers.
Het is daarom van belang dat door middel van de juiste inrichting en beheer de leefomgeving aantrekkelijk, schoon, heel en veilig gehouden wordt. 23 mei 2025 heeft uw raad ingestemd met het programma fysieke leefomgeving en daarmee met de stap naar het volledig integraal beheer van onze assets om vervolgens, deels parallel, de stap naar ontwikkelend beheer te kunnen maken.
Ontwikkelend beheer is noodzakelijk om de grote maatschappelijke opgaven een plaats te geven in onze leefomgeving en om de grote vervangingsopgave vorm te kunnen geven binnen de kaders en mogelijkheden die er qua capaciteit en middelen zijn.

Onder ontwikkelend beheer wordt verstaan: een wijze van beheer waarbij instandhouding en veiligheid randvoorwaardelijk zijn, en waarbij onderhoudsmaatregelen waar mogelijk worden gecombineerd met andere opgaven, zoals klimaatadaptatie, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit gebeurt stapsgewijs, gebiedsgericht en binnen de beschikbare middelen, waarbij ervaringen uit pilots worden gebruikt om de werkwijze verder te ontwikkelen.
Deze ontwikkeling sluit aan bij de bestuurlijke visie om te werken aan een toekomstbestendige en integrale fysieke leefomgeving, waarbij maatschappelijke opgaven in samenhang worden opgepakt en keuzes worden gemaakt binnen realistische kaders.

Het programma Fysieke Leefomgeving begeleidt een proces waarbinnen de basis op orde wordt gebracht en wordt gehouden en ambities waargemaakt kunnen worden.

Dit wegenbeheerplan geeft ook invulling aan de ambities uit het bestuursakkoord 2026–2030. Hierin is vastgelegd dat de gemeente werkt aan een veilige, leefbare en toekomstbestendige fysieke leefomgeving. Voor het wegenbeheer betekent dit dat veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid centraal staan, waarbij ook aandacht is voor een inclusieve en toegankelijke openbare ruimte voor iedereen en dat onderhoud steeds meer integraal wordt uitgevoerd, in samenhang met andere opgaven in de openbare ruimte, zoals vergroening en klimaatbestendigheid. Daarbij wordt gestuurd op realistische en uitvoerbare keuzes binnen de beschikbare middelen.

Dit beheerplan beschrijft:
- Het huidige kwaliteitsniveau van onze wegen;
- De (financiële) consequenties van instandhouding en vervanging;
- De keuzes die nodig zijn om veiligheid en bereikbaarheid te borgen binnen de beschikbare middelen.

Ambities en beleid zonder budget vragen aparte besluitvorming.

1.1 Doel

Het wegenbeheerplan dient meerdere doelen:
- Inzicht in het realistische beeld van onze onderhoudsopgave en de daarbij behorende middelen;
- Het ondersteunt de jaarplanning en meerjarenprogrammering van onderhoud en vervanging van wegen;
- Het helpt om integrale samenwerking te verbeteren op de thema’s verkeersveiligheid, leefbaarheid, klimaatbestendigheid en duurzaamheid.
- Het vormt de basis voor transparante communicatie met inwoners, bedrijven en ketenpartners en geeft invulling aan de bestuurlijke koers uit het bestuursakkoord, waarbij veiligheid, leefbaarheid, klimaatbestendigheid, toegankelijkheid en uitvoerbaarheid centraal staan.

De operationele uitwerking van het wegenbeheerplan vindt plaats in onder andere:

- Meerjarenonderhoudsplanningen (MJOP);
- Periodieke inspecties en toetsingen;
- Jaarlijkse uitvoeringsprogramma's;
- Onderhoudscontracten.

2 Samen op weg naar ontwikkelend beheer

2.1 Ambitie

In de begroting geeft de gemeenteraad aan wat haar ambitie is voor de komende jaren. Het onderhoud van wegen valt in de 2026-2029 onder het thema Veilige Buurt. Hierin is het volgende opgenomen:

> De tijden veranderen en zo ook de opgaven welke direct impact hebben op onze leefomgeving. Bij de inrichting van de openbare ruimte is straks nu. De openbare ruimte die nu wordt aangelegd gaat zo lang mee, dat deze nu zou moeten voldoen aan ambities en opgaven die we willen behalen over 20 of 30 jaar, of later.
>
> Maatschappelijke opgaven als klimaatverandering, biodiversiteit, circulariteit, chemievrij beheer, energietransitie en gezondheid vragen ruimte en een vooruitziende blik op het functioneren van de openbare ruimte als geheel. Zowel in de kernen, alsook in het buitengebied. Met het Programma Fysieke Leefomgeving als basis starten we met het nog meer integraal benaderen van onze beheeropgave, binnen de kaders en mogelijkheden die er qua capaciteit zijn. Het doel is de komende jaren van integraal beheer naar ontwikkelend beheer over te gaan. Een wijze van beheer waarbij niet alleen wordt uitgegaan van instandhouding, maar ook de toekomst wordt meegenomen.

2.2 Ambities wegenbeheerplan

2.2.1 Veiligheid als onvoorwaardelijke basis

De gemeente Moerdijk stelt de veiligheid van alle weggebruikers centraal. Het wegenbeheer is erop gericht om risico's tijdig te signaleren en te beheersen, zodat gevaarlijke situaties worden voorkomen. Verkeersveiligheid en functionele kwaliteit vormen daarbij altijd de ondergrens waarvoor het wegennet moet voldoen.
Deze ambitie sluit aan bij het bestuursakkoord, waarin verkeersveiligheid als basisvoorwaarde voor prettig wonen en leven wordt benoemd.

2.2.2 Inclusieve en toegankelijke openbare ruimte

De gemeente Moerdijk streeft naar een wegennet dat voor iedereen bruikbaar is. Dit betekent dat bij beheer en onderhoud expliciet rekening wordt gehouden met verschillen in mobiliteit, zoals bij ouderen, kinderen en mensen met een fysieke of cognitieve beperking.
Het wegenbeheer draagt bij aan een openbare ruimte waarin voetgangers, fietsers en andere kwetsbare gebruikers zich veilig, zelfstandig en comfortabel kunnen verplaatsen.
Toegankelijkheid en gelijkwaardig gebruik maken hiermee integraal onderdeel uit van de kwaliteit van de leefomgeving.

2.2.3 Bereikbaarheid en economische vitaliteit

Wegen spelen een essentiële rol in de bereikbaarheid van de kernen, bedrijventerreinen en het haven- en industriegebied van Moerdijk. Het wegenbeheerplan draagt bij aan een goed functionerend wegennet dat de economische vitaliteit van de gemeente ondersteunt, terwijl hinder voor inwoners en ondernemers zoveel mogelijk wordt beperkt door planmatig en voorspelbaar onderhoud.
Dit sluit aan bij de ambitie uit het bestuursakkoord om de bereikbaarheid van kernen, bedrijvigheid en voorzieningen te waarborgen en economische ontwikkeling te ondersteunen.

2.2.4 Beheren op waarde binnen het Programma Fysieke Leefomgeving

In lijn met het Programma Fysieke Leefomgeving past de gemeente Moerdijk het principe van ‘beheren op waarde’ toe. Dit betekent dat bij het beheer en onderhoud van wegen niet alleen naar technische kwaliteit wordt gekeken, maar ook naar de bijdrage aan leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie en toegankelijkheid voor verschillende gebruikersgroepen. Technische veiligheid en doelmatig functioneren van het wegennet blijven daarbij rand voorwaardelijk. Binnen deze kaders benut de gemeente kansen om onderhoud te combineren met verbeteringen in de fysieke leefomgeving, zoals vergroening, wateropvang of verbeterde inrichting van de openbare ruimte.
Hiermee wordt invulling gegeven aan de bestuurlijke ambitie om niet alleen technisch te beheren, maar ook bij te dragen aan leefbaarheid, gezondheid en een duurzame leefomgeving.

2.2.5 Gebiedsgerichte aanpak passend bij Moerdijk

De gemeente Moerdijk bestaat uit verschillende kernen en gebieden met elk een eigen karakter en gebruiksfunctie. Het wegenbeheerplan sluit aan bij deze diversiteit door middel van een gebiedsgerichte benadering. Afhankelijk van de functie en het gebruik van wegen worden keuzes gemaakt in onderhoudsniveau, inrichting en prioritering, passend bij de ambities uit het Programma Fysieke Leefomgeving en de Omgevingsvisie Moerdijk 2040.
Deze werkwijze sluit aan bij de gebiedsgerichte aanpak uit het bestuursakkoord, waarbij rekening wordt gehouden met verschillen tussen kernen, wijken en het buitengebied.

2.2.6 Toekomstbestendig en verantwoord omgaan met middelen

De gemeente Moerdijk streeft naar toekomstbestendig wegenbeheer binnen de beschikbare middelen. Door risico gestuurd en planmatig te werken worden onderhoudsmaatregelen doelmatig ingezet en wordt kapitaalvernietiging voorkomen. Deze aanpak maakt het mogelijk om ook op lange termijn bij te dragen aan de doelen van het Programma Fysieke Leefomgeving en de Omgevingsvisie Moerdijk 2040.
Dit past binnen de financiële koers uit het bestuursakkoord, waarin keuzes worden gemaakt op basis van realisme, prioritering en een sluitende begroting.

2.3 Trends en ontwikkelingen

2.3.1 Energietransitie

De drukte in de ondergrond neemt toe. Naast reguliere onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bovengrondse infrastructuur, vindt veel van de energietransitie onder de grond plaats. De komende jaren zal een groot deel van het elektriciteitsnet worden verzwaard. Verhardingen worden daarom regelmatig opengebroken, soms meerdere keren achter elkaar.

2.3.2 Klimaatverandering

We zien de effecten van klimaatverandering steeds meer terug in het beheer van onze openbare ruimte. Bijvoorbeeld door verzakkingsschade als gevolg van droogte op klei dijken, waardoor asfalt scheurt en kuilen ontstaan. Ook boomwortelopdruk ontstaat sneller bij lange droge periodes, wat zorgt voor hinderlijke schade aan trottoirs en fietspaden.

2.3.3 Krapte arbeidsmarkt

Het aantrekken van medewerkers met passende competenties voor de technische opgave blijft moeilijk. Ook onze aannemers hebben vaker last van krapte op de arbeidsmarkt. Dit geeft risico’s op stagnatie, kwaliteit en financiën.

2.3.4 Verouderde infrastructuur en toenemende belasting

Een groot deel van de verhardingen zijn aangelegd in de jaren 60-70 en heeft inmiddels het einde van zijn technische levensduur bereikt. Deze infrastructuur is niet ontworpen voor het intensieve en

zwaardere gebruik van vandaag de dag. Ook nieuwe woningbouwontwikkelingen en inbreidingslocaties van woningbouw hebben invloed op het bestaande wegennet.
De onderhoudsbehoefte wordt daardoor groter, onderhoudsmaatregelen worden zwaarder.
Om deze verhardingen toekomstbestendig aan te pakken is planmatig onderhoud, afgestemd op veranderende mobiliteit en ruimtegebruik nodig.

3 Areaal en kwaliteit

3.1 Areaal

Gemeente Moerdijk heeft 3.503.857 m2 aan verhardingen in beheer.



Asfalt 1.638.418 m2 (48%)



Elementen 1.756.839 m2 (51%)



Overig (half verharding ed.) 108.599 m2 (1%)

3.2 Kwaliteit

Het uit te voeren onderhoud en de daarmee samenhangende kosten worden voornamelijk bepaald door de huidige kwaliteit van de verhardingen (inspectie 2025). Zonder onderhoud zou de kwaliteit van de verhardingen in tijd verslechteren. Bij de ene weg gaat dit sneller dan bij de andere. Periodiek (2-jaarlijks) wordt de kwaliteit van het volledige wegennet bepaald door technische weginspecties.
Daarnaast wordt er jaarlijks een inspectieronde uitgevoerd voor klein onderhoud. De klein onderhoud locaties krijgen tijdens de inspectie een prioriteit mee. (Prio 1- verkeersonveilig, prio 2 - hinderlijk in looproute en prio 3 – niet in looproute).

De 2-jaarlijkse inspectieresultaten worden (volgens CROW-richtlijnen) vertaald naar beeldkwaliteit A+/A, B, C en D.

Kwaliteit Exclusief: A/ A+
De weg is een paar jaar oud en heeft nauwelijks schade. De komende 5 jaar is geen onderhoud noodzakelijk.



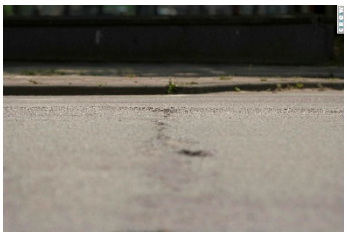
Asfalt 80%



Elementen 60%

Kwaliteit Standaard: B

De weg is al wat ouder en heeft hier en daar schade. Binnen 3-5 jaar is onderhoud nodig.



Asfalt 7%



Elementen 9%

Kwaliteit Minimaal: C

De weg ligt er al lang in en heeft meerdere en grotere schades. Binnen 2 jaar is onderhoud nodig.



Asfalt 5%



Elementen 2%

Kwaliteit Zeer Minimaal: D

De weg is oud en heeft veel en ernstige schade. Onderhoud is niet op tijd uitgevoerd.



Asfalt 7%

Asfalt in MJOP	*4 %**
Asfalt D	*3 %*



Elementen 29%

Elementen in MJOP	*13%**
Elementen achterstand	*15%*

* in MJOP betekent dat de verharding is opgenomen in de meerjarenplanning, waarbij ook budget beschikbaar is. De uitvoering is hierbij uitgesteld om diverse redenen (werkzaamheden kabels en leidingen, beperkte capaciteit, integrale afstemming etc).

Naast de technische kwaliteit bepaalt ook de gebruikskwaliteit in hoeverre wegen en paden geschikt zijn voor alle gebruikers. Met name voor minder mobiele gebruikers kunnen oneffenheden, hoogteverschillen en obstakels in verhardingen leiden tot beperkingen in het gebruik. Dit speelt vooral bij trottoirs en voetpaden, waar vlakheid en obstakelvrijheid essentieel zijn.

3.3 Terugblik

- De veiligheid van het wegennet is geborgd;
- De onderhoudsachterstand op asfaltwegen is ingelopen;
- De kwaliteit in het buitengebied is ingelopen;
- De kwaliteit in de kernen is onder druk komen te staan;
- Beperkte capaciteit en toenemende externe opgaven hebben geleid tot uitstel van projecten.

3.3.1 Ontwikkeling kwaliteit en beheer

In de periode 2021–2025 is gekozen voor een risico gestuurde en functionele beheerstrategie, met prioriteit voor veiligheid en het voorkomen van kapitaalvernietiging. Deze aanpak heeft geleid tot een duidelijke kwaliteitsverbetering van asfaltverhardingen, met name in het buitengebied. Tegelijkertijd heeft deze keuze, in combinatie met beperkte capaciteit, een toenemende externe druk (nutspartijen, woningbouw, energietransitie) en complexere projectvoorbereiding, geleid tot uitstel van werkzaamheden in de kernen en een achteruitgang van de kwaliteit van elementenverhardingen.

3.3.2 Verklaring voor uitstel

Niet alle geplande werkzaamheden zijn in de afgelopen periode uitgevoerd. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen:

- Een sterke toename van externe projecten en werkzaamheden door derden, waardoor bereikbaarheid geborgd moest blijven;
- Complexere projectvoorbereiding door participatie en aanvullende ambities op het gebied van klimaatadaptatie en duurzaamheid;
- Aanhoudende krapte op de technische arbeidsmarkt, zowel intern als bij aannemers;
- Sectorale budgettering, waardoor integrale herinrichtingen niet altijd financieel uitvoerbaar waren.

3.3.3 Conclusie terugblik

Zonder de gekozen beheerstrategie zou de kwaliteit van het wegennet sneller zijn verslechterd. De ingezette aanpak heeft bijgedragen aan het borgen van veiligheid en het voorkomen van kapitaalvernietiging. Tegelijkertijd is zichtbaar geworden dat integrale en gebiedsgerichte projecten meer tijd, afstemming en middelen vragen dan traditioneel onderhoud.

3.4 Vooruitblik

3.4.1 Kaders en uitgangspunten

De komende periode staat het wegenbeheer in het teken van het beheersen van de technische vervangingsopgave, in combinatie met maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, energietransitie en veranderend mobiliteitsgebruik. Hierbij zijn ruimte, budget en capaciteit beperkt. De gemeente Moerdijk zet daarom in op een beheerstrategie waarin veiligheid en instandhouding randvoorwaardelijk zijn en waarbij stapsgewijs wordt toegewerkt naar integraal en ontwikkelend beheer.

3.4.2 Beheerkeuzes 2026-2030

Binnen de ambities en kaders van het bestuursakkoord en de beschikbare middelen zijn de volgende beheerkeuzes gemaakt voor de planperiode 2026–2030:

- Beeldkwaliteit C is het minimale onderhoudsniveau voor het gemeentelijk wegennet.
- Maximaal 10% van de verhardingen mag kwaliteit D hebben.
- Veiligheid wordt geborgd door extra inzet op klein onderhoud.
- Fiets- en voetpaden krijgen prioriteit vanwege het belang voor kwetsbare verkeersdeelnemers en de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor alle gebruikers.

- De onderhoudsachterstand wordt beperkt ingelopen. Verdere versnelling is binnen de huidige kaders niet verantwoord, omdat dit zou leiden tot een onevenredige inzet van middelen, verhoogde uitvoeringsrisico's en verdringing van regulier onderhoud dat noodzakelijk is om veiligheid en functionaliteit te borgen.

Bestuurlijke afweging onderhoudsniveau
De in dit plan voorgestelde kwaliteitsniveaus en programmering zijn het maximaal haalbare binnen de huidige financiële, organisatorische en maatschappelijke kaders. Versnelling van het wegwerken van onderhoudsachterstanden of het verhogen van het kwaliteitsniveau vraagt hogere structurele budgetten en aanvullende capaciteit. Afwijkingen van de voorgestelde uitgangspunten vereisen daarom expliciete bestuurlijke besluitvorming.

De keuze voor beeldkwaliteit C als minimaal onderhoudsniveau en een maximum van 10% kwaliteitsniveau D is een bewuste normstelling. Deze keuze waarborgt veiligheid en bruikbaarheid van het wegennet en voorkomt kapitaalvernietiging, binnen de beschikbare financiële en organisatorische randvoorwaarden.

Deze keuzes sluiten aan bij de financiële koers uit het bestuursakkoord, waarin realisme, uitvoerbaarheid en het maken van duidelijke prioriteiten centraal staan.

3.4.3 Afstemming met nutspartijen

Bij herinrichtingen en reconstructies wordt afstemming met nutspartijen als randvoorwaarde meegenomen. Dit kan leiden tot langere voorbereidingstijden.
Voor regulier onderhoud geldt dat werkzaamheden in principe doorgang vinden; alleen wanneer nutspartijen binnen één tot twee jaar werkzaamheden gepland hebben, wordt onderhoud waar mogelijk afgestemd.
Voor fiets- en voetpaden kan onderhoud in dat geval maximaal een half jaar worden uitgesteld.

3.4.4 Gebiedsgerichte aanpak en pilots

De komende jaren verschuift de focus van het wegenbeheer meer naar woonstraten. De wijk Krooswijk in Zevenbergen wordt ingezet als pilot voor gebiedsgericht en integraal onderhoud. In deze wijk is sprake van een samenloop van onderhoudsopgaven vanuit wegen, verkeer en groen, in combinatie met vervangingsbehoefte van nutsvoorzieningen.
De pilot Krooswijk dient als leeromgeving om ervaring op te doen met integrale voorbereiding, participatie en toekomstbestendige inrichting, waarbij ook toegankelijkheid en gebruikskwaliteit voor verschillende doelgroepen wordt meegenomen. De opgedane inzichten worden gebruikt om de werkwijze voor andere wijken verder te ontwikkelen.

3.4.5 Slot vooruitblik

Met deze aanpak wordt de veiligheid van het wegennet geborgd en wordt verdere kwaliteitsachteruitgang voorkomen. Tegelijkertijd ontstaat ruimte om stapsgewijs toe te werken naar een meer integrale en toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte, passend binnen de beschikbare middelen en capaciteit.
Hiermee wordt invulling gegeven aan de bestuurlijke ambitie om te werken aan een veilige, bereikbare en toekomstbestendige gemeente, met oog voor leefbaarheid, klimaat en financiële haalbaarheid.

4 Duurzaamheid

4.1 Ambitie en uitgangspunten

De gemeente streeft naar een duurzaam, toekomstbestendig en betaalbaar wegennet dat bijdraagt aan een veilige, bereikbare en leefbare openbare ruimte. Duurzaamheid en Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) zijn integraal onderdeel van het wegenbeheer. Bij alle beheer-, onderhouds- en vervangingsmaatregelen worden milieubelasting, sociale impact (waaronder toegankelijkheid en inclusiviteit) en levensduurkosten expliciet meegewogen.
Het uitgangspunt is: de juiste maatregel, op het juiste moment, met minimale impact op milieu en samenleving.
Duurzaamheidsmaatregelen worden toegepast voor zover zij bijdragen aan de beheeropgave en financieel en technisch haalbaar zijn.

4.2 Duurzaamheid in het wegenbeheer

De inzet op duurzaamheid binnen het wegenbeheer sluit aan bij de ambitie uit het bestuursakkoord om te werken aan een klimaatbestendige, gezonde en toekomstgerichte leefomgeving.
Binnen het wegenbeheer wordt duurzaamheid uitgewerkt langs de volgende pijlers:

Levensduur denken

Bij het bepalen van maatregelen wordt gestuurd op een optimale levensduur van verhardingen. Niet alleen de aanlegkosten, maar ook beheer-, onderhouds- en vervangingskosten over de gehele levenscyclus worden betrokken in de besluitvorming (Life Cycle Costing – LCC). Dit leidt tot keuzes die op de lange termijn zowel economisch als milieutechnisch gunstig zijn.

Materiaalgebruik en circulariteit

De gemeente bevordert het gebruik van duurzame en circulaire materialen, onder andere door:

- Toepassing van hergebruikte en gerecyclede materialen (zoals hergebruik freesasfalt);
- Nieuwe aanleg is herbruikbaar in de toekomst, minimale toepassing van materialen welke niet herbruikbaar zijn;
- Stimulering van hoogwaardig hergebruik bij onderhoud en vervanging;
- Beperking van primaire grondstoffen waar mogelijk.

Bij wegonderhoud is hergebruik van materialen het uitgangspunt. Vanuit technische uitvoering kan het nodig zijn toch nieuwe materialen toe te passen, bijvoorbeeld als materialen niet meer geschikt zijn voor machinaal hergebruik.

Energie- en emissiereductie

Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt gestreefd naar het beperken van energieverbruik en CO_2-uitstoot. Dit gebeurt onder andere door:

- Inzet van elektrisch materieel voor klein onderhoud (trilplaat, bandenzaag, handgereedschap) en een volledig elektrische serviceploeg (voertuig en materieel);
- Optimalisatie van transportbewegingen door eigen gronddepot en depotlocaties voor vaste aannemers;
- Duidelijke duurzaamheidambities opgenomen in een groot onderhoudscontract voor asfalt, waarbij we een nulpunt bepalen en ieder jaar minder uitstoot willen bereiken.

De gemeente volgt de ontwikkelingen op het gebied van duurzaam wegenbeheer actief. Ervaringen uit projecten worden gebruikt om het beleid en de toepassing van MVOI verder te verbeteren.

5 Financiën

5.1 Algemeen

De financiële paragraaf is opgesteld volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Budgetten voor regulier en dagelijks onderhoud (exploitatie);
- Budgetten voor groot onderhoud (voorziening wegen/ exploitatie);
- Budgetten voor levensduur verlengend onderhoud en vervangingen (investeringen).

In 2021 is een voorziening voor onderhoudsachterstanden ingericht. De in deze voorziening opgenomen werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. De voorziening wordt in het lopende jaar afgesloten.
De in dit hoofdstuk genoemde bedragen zijn gebaseerd op instandhouding van het huidige areaal. Beleidsintensiveringen, uitbreidingen van het areaal of ambities als gevolg van veranderend gebruik zijn hierin niet meegenomen.

5.2 Beschikbare budget onderhoud

Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030
Onderhoud	930.000	980.000	980.000	980.000	980.000
Markering	51.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Inspectie	43.000	45.000	35.000	45.000	35.000
Mutaties voorzieningen	2.717.000	2.817.000	2.817.000	2.817.000	2.817.000
Degeneratievergoeding kabels en leidingen	-60.000	-80.000	-80.000	-80.000	-80.000
	3.681.000	3.807.000	3.797.000	3.807.000	3.797.000

Binnen het onderhoudsbudget is rekening gehouden met een jaarlijkse opbrengst van ongeveer € 80.000 aan degeneratievergoedingen als gevolg van graafwerkzaamheden door nutsbedrijven. Dit bedrag is toegevoegd aan het onderhoudsbudget.
De daadwerkelijke hoogte van deze opbrengsten is vooraf niet exact te ramen. Het is echter van belang dat deze middelen structureel beschikbaar blijven voor onderhoud, aangezien graafwerkzaamheden leiden tot een versnelde achteruitgang van de verhardingen en daarmee tot extra onderhoudsbehoefte, met name op fiets- en voetpaden.

5.3 Beschikbaar budget investeringen

Investeringen	2026	2027	2028	2029	2030
Duurzame goederen	6.220.000	5.100.000	5.100.000	5.100.000	5.100.000

Voor groot onderhoud en vervangingen zijn middelen beschikbaar binnen zowel de voorziening wegen als de vastgestelde investeringskredieten wegen. De investeringsbudgetten worden ingezet voor het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud en voor vervangingen van het bestaande areaal.

5.4 Benodigd budget

Op basis van de weginspecties en het beheersysteem GBI is bepaald welk budget nodig is om het vastgestelde onderhoudsniveau te realiseren. Deze kwaliteit gestuurde planning is gebaseerd op de actuele technische staat van de verhardingen.
Naast deze benadering kan ook een cyclische planning worden gehanteerd. Deze is gebaseerd op aanlegjaar en verwachte levensduur en geeft inzicht in de gemiddelde kosten wanneer de beheeropgave structureel op orde is. (Zie ook bijlage 5 Financiën)
Voor de komende tien jaar is gemiddeld ongeveer € 7,7 miljoen nodig voor groot onderhoud en vervangingen. Dit budget is uitsluitend bedoeld voor het instandhouden of vervangen van het

bestaande areaal. Opgaven als gevolg van nieuwe ambities, beleidswijzigingen of veranderend gebruik zijn hierin niet opgenomen.
Momenteel is voor deze opgave € 7.534.500 beschikbaar, bestaande uit:

€ 2.817.000 in de voorziening wegen;
€ 4.717.500 aan vastgestelde investeringskredieten.

Daarnaast is in bestaand beleid (voorzieningen en kredieten van vóór 2026) ongeveer € 16 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van gepland uitgesteld onderhoud.
Wel geldt dat niet alle wegen met kwaliteitsniveau D op korte termijn kunnen worden ingepland. Om de veiligheid te borgen blijft het daarom noodzakelijk voldoende middelen beschikbaar te houden voor klein onderhoud en fiets- en voetpaden onderhoud.

5.5 Voorgestelde benodigde budgetten

Voor klein onderhoud is momenteel € 980.000/ jaar beschikbaar. Deze post bestaat uit verschillende deelbudgetten voor regulier en dagelijks onderhoud.

onderhoud bermen en halfverhardingen	170.000
klein onderhoud asfalt (tot 5 m2)	220.000
klein onderhoud elementen (tot 5 m2)	210.000
extra onderhoud vanwege graafwerkzaamheden	80.000
inzet serviceploeg t.b.v. meldingen	300.000
	980.000

Als richtlijn geldt dat voor klein onderhoud 10–15% van het budget voor groot onderhoud noodzakelijk is. Gezien de omvang van het uitgesteld onderhoud is voor de komende jaren uitgegaan van de bovengrens van 15%.

Het benodigd budget voor groot (cyclisch) onderhoud bedraagt € 3,87 miljoen per jaar. Vijftien procent hiervan komt overeen met € 580.500 aan benodigd budget voor klein onderhoud. Momenteel is hiervoor € 450.000 beschikbaar.
Dit betekent dat het onderhoudsbudget structureel met € 130.000 per jaar moet worden verhoogd.

We richten een nieuwe voorziening achterstand in ter hoogte van €4.000.000. Deze wordt ingezet om de achterstand op voet- en fietspaden in te lopen. (Zie ook bijlage 5 Financiën)

De opbrengsten uit degeneratievergoedingen voor kabels en leidingen worden volledig ingezet voor onderhoud aan fiets- en voetpaden.

5.6 Financiële kaders en risico’s

De financiële uitgangspunten van dit wegenbeheerplan sluiten aan bij de bestuurlijke keuze om te werken met een realistische en structureel sluitende begroting. Dit betekent dat nieuwe ambities alleen kunnen worden gerealiseerd wanneer deze passen binnen de beschikbare middelen of wanneer hier expliciete aanvullende besluitvorming voor plaatsvindt. Dit vraagt om scherpe keuzes en prioritering binnen de beheeropgave.

Bij de opgenomen bedragen gelden de volgende kaders en risico’s:

- Het gehanteerde prijspeil is 1 januari 2026. Eventuele kostenstijgingen als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen, zoals conflicten in het Midden-Oosten, zijn hierin niet verwerkt.

- Budgetten voor uitgesteld onderhoud worden niet geïndexeerd. Bij verder uitstel neemt de uitvoeringskracht van deze middelen af. Gezien de huidige marktsituatie kan het nodig zijn deze budgetten bij te stellen.
- De ramingen zijn uitsluitend gebaseerd op onderhoud en vervanging van het bestaande areaal. Opgaven vanuit nieuwe ambities, beleidskeuzes of participatie zijn niet meegenomen. Als dergelijke opgaven wenselijk of urgent zijn, wordt hiervoor een afzonderlijk raadsvoorstel opgesteld, bijvoorbeeld wanneer (ingrijpende) aanvullende maatregelen nodig zijn om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren.
- Zwaardere onderhoudsmaatregelen vanwege veranderd gebruik van een weg (zwaardere belasting, intensiever verkeer) zijn niet opgenomen in de begroting.
- Er wordt uitgegaan van een acceptatie van kwaliteit C voor het gehele areaal, met maximaal 10% kwaliteit D. Daarmee wordt niet voldaan aan de integrale ambitie van kwaliteit B in woongebieden en kwaliteit A in centrumgebieden.
- De achterstand wordt slechts beperkt ingelopen. De omvang van de opgave en de beschikbare uitvoeringscapaciteit vragen veel van de huidige beheerorganisatie. Verdere versnelling is daarom niet realistisch.
- Met het oog op de grote vervangingspiek na 2030 kan het, bij gelijkblijvende ambities, noodzakelijk zijn de beschikbare formatie opnieuw te beoordelen.

5.7 Achterstallig onderhoud

Op asfaltverhardingen is niet langer sprake van achterstallig onderhoud.

Bij elementenverhardingen is wel sprake van een achterstand: momenteel heeft 29% van deze verhardingen kwaliteitsniveau D (=achterstand).
Van deze achterstand is 14% al opgenomen in de programmering voor groot onderhoud en investeringen.

6% van de elementenverhardingen betreffen fiets- en voetpaden met kwaliteitsniveau D. De komende beheerperiode wordt ingezet om de achterstand op fiets- en voetpaden in te lopen. Hiervoor wordt een voorziening achterstand gevormd.
Door deze aanpak is de achterstand aan het einde van deze beheerperiode teruggebracht tot minder dan 10% D niveau, en voldoet daarmee aan de vastgestelde kwaliteit.

Bijlage 1 Wetgeving

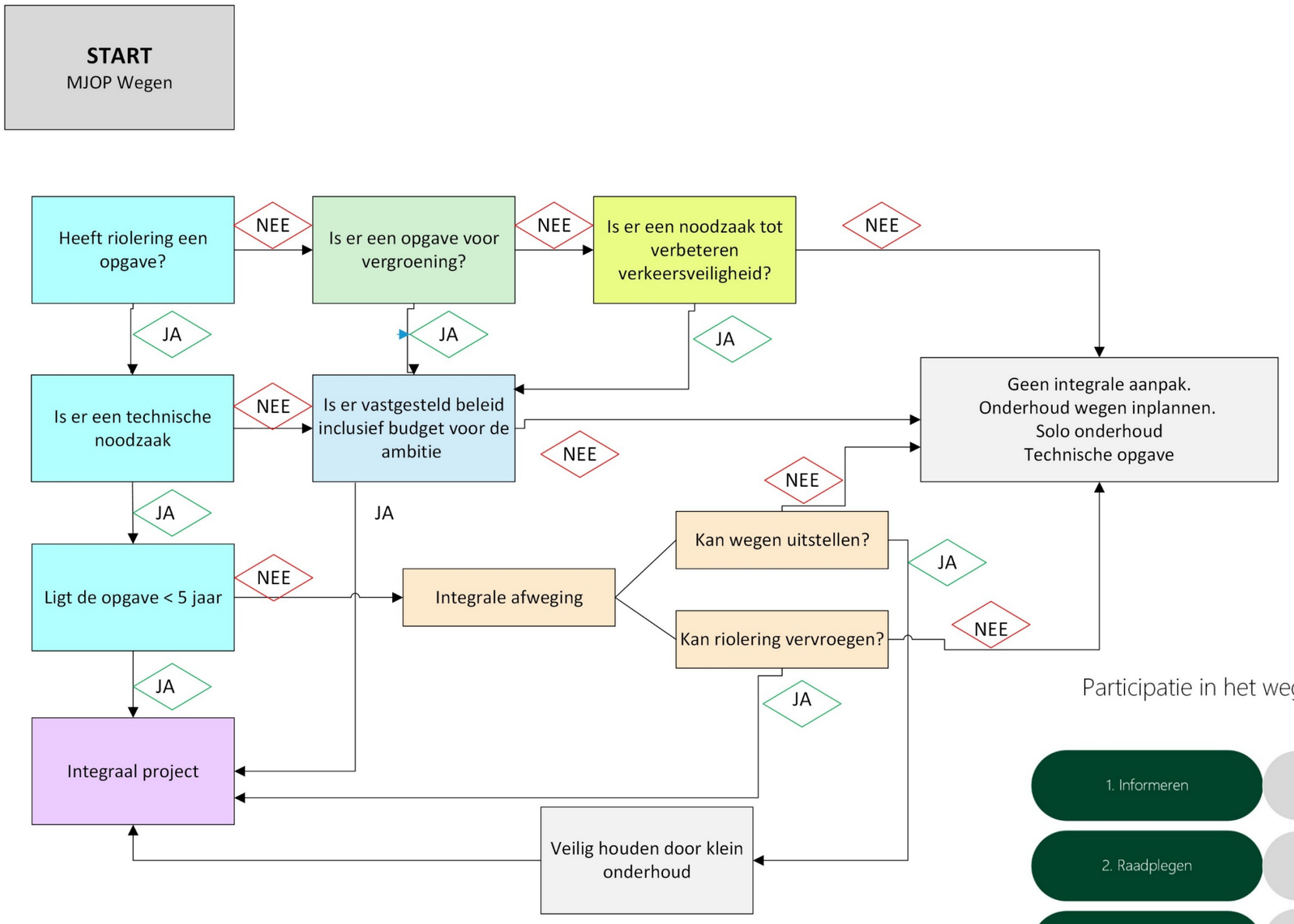
Relevante wetgeving

Wegenwet
De Wegenwet verplicht de wegbeheerder tot het in stand houden van openbare wegen. Dit betekent dat de wegbeheerder moet zorgen voor adequaat en planmatig beheer en onderhoud, gericht op het voorkomen van achterstallig onderhoud en het tijdig uitvoeren van maatregelen om de functionaliteit en waarde van de weg te behouden.

Wegenverkeerswet 1994
De Wegenverkeerswet stelt eisen aan de veiligheid, bruikbaarheid en inrichting van wegen. De wegbeheerder waarborgt dat wegen veilig en doelmatig kunnen worden gebruikt, beheert verkeersvoorzieningen zorgvuldig en treft tijdig maatregelen wanneer de staat van de weg of de inrichting de verkeersveiligheid of bruikbaarheid onder druk zet.

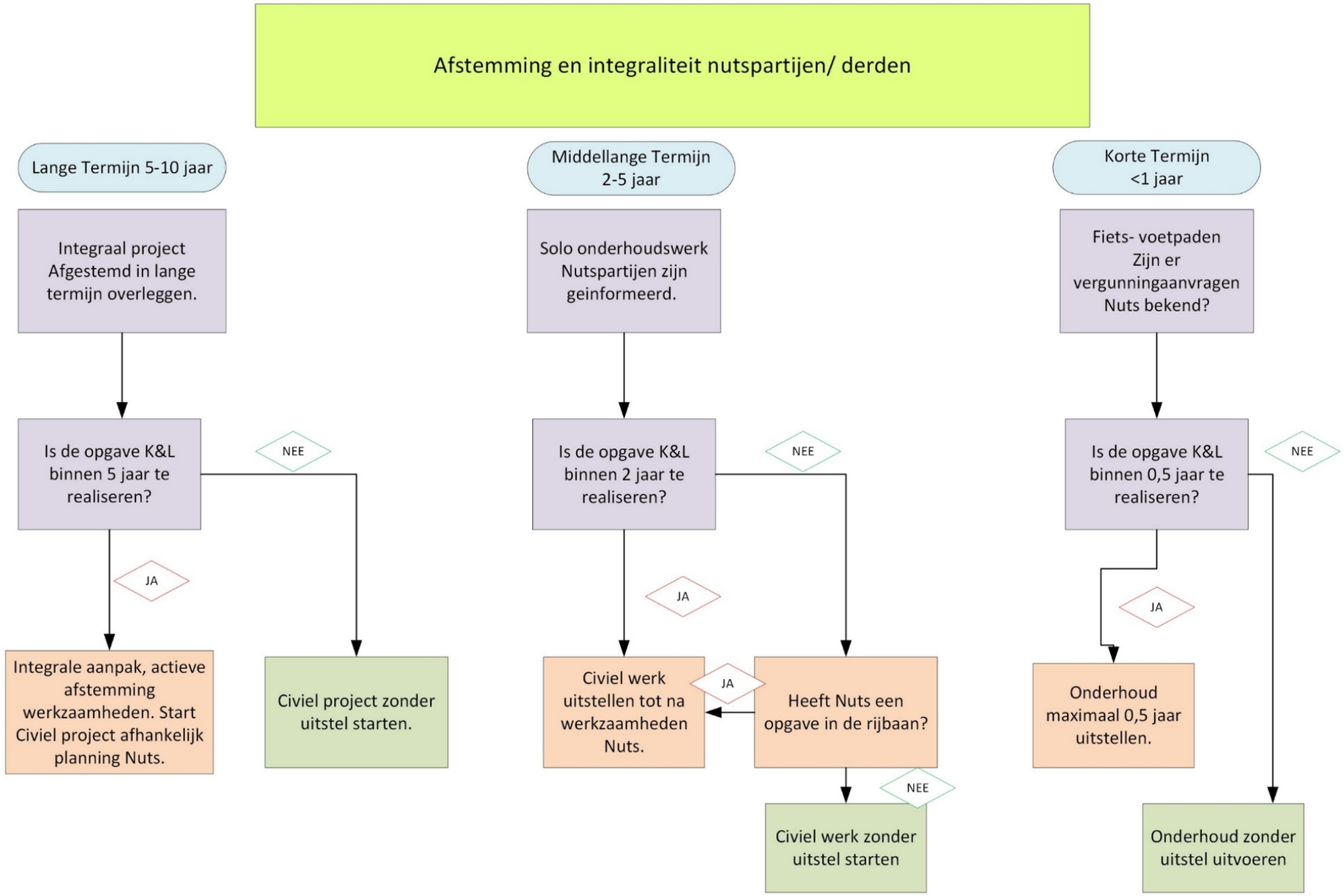
Burgerlijk Wetboek
Het Burgerlijk Wetboek verplicht de wegbeheerder gebreken aan de weg die gevaar kunnen opleveren te voorkomen of te herstellen. Dit vereist tijdige signalering van risico’s, passend onderhoud en het treffen van tijdelijke veiligheidsmaatregelen wanneer herstel niet direct mogelijk is, ter beperking van schade en aansprakelijkheid.

Bijlage 2 Processen wegbeheer



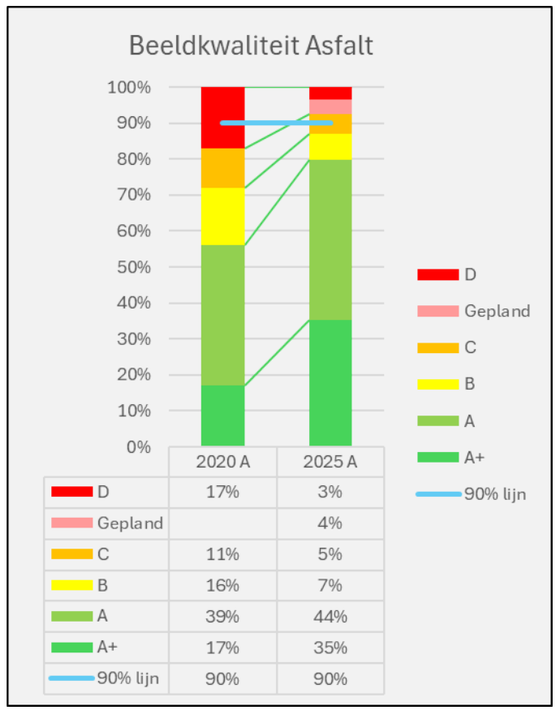
Participatie in het wegenbeheerproces

1. Informeren	Informatiebijeenkomst Informatiebrief Bouwapp	Fiets- en voetpaden Solo onderhoud
2. Raadplegen	Enquete Inspraakavond	Integraal project Technische opgave
3. Adviseren	Klankbordgroep	Integraal project Technische opgave+ koppelkansen ambitie
4. Coproduceren	Ontwerpatelier	Integraal project Hoge maatschappelijke impact
5. Meebeslissen	x	
6. Faciliteren	x	

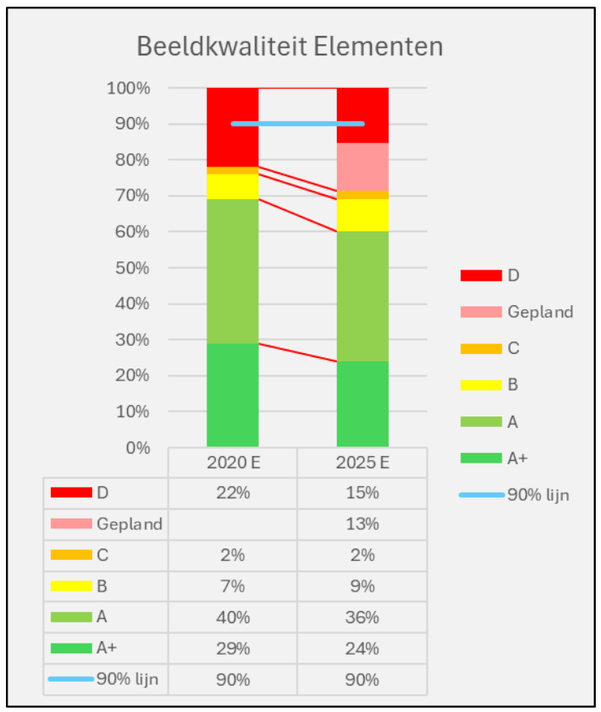

Afstemming en integraliteit nutspartijen/ derden
Lange Termijn 5-10 jaar
Integraal project Afgestemd in lange termijn overleggen.
Is de opgave K&L binnen 5 jaar te realiseren?
NEE
JA
Integrale aanpak, actieve afstemming werkzaamheden. Start Civiel project afhankelijk planning Nuts.
Civiel project zonder uitstel starten.
Middellange Termijn 2-5 jaar
Solo onderhoudswerk Nutspartijen zijn geinformeerd.
Is de opgave K&L binnen 2 jaar te realiseren?
NEE
JA
Civiel werk uitstellen tot na werkzaamheden Nuts.
JA
Heeft Nuts een opgave in de rijbaan?
NEE
Civiel werk zonder uitstel starten
Korte Termijn <1 jaar
Fiets- voetpaden Zijn er vergunningaanvragen Nuts bekend?
Is de opgave K&L binnen 0,5 jaar te realiseren?
NEE
JA
Onderhoud maximaal 0,5 jaar uitstellen.
Onderhoud zonder uitstel uitvoeren

T

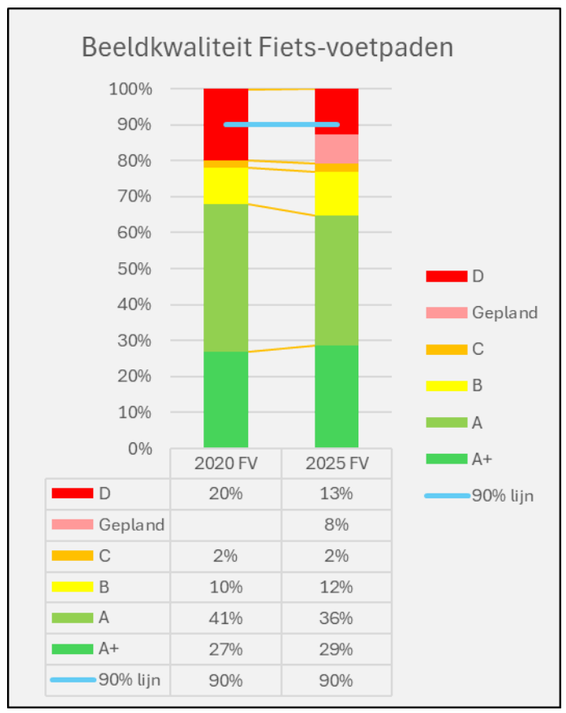
Bijlage 3 Kwaliteit 2020 - 2025



	2020 A	2025 A
D	17%	3%
Gepland		4%
C	11%	5%
B	16%	7%
A	39%	44%
A+	17%	35%
90% lijn	90%	90%



	2020 E	2025 E
D	22%	15%
Gepland		13%
C	2%	2%
B	7%	9%
A	40%	36%
A+	29%	24%
90% lijn	90%	90%



	2020 FV	2025 FV
D	20%	13%
Gepland		8%
C	2%	2%
B	10%	12%
A	41%	36%
A+	27%	29%
90% lijn	90%	90%

Toelichting 90% regel CROW:
Een weg voldoet aan het afgesproken kwaliteitsniveau als minimaal 90% voldoet aan de CROW-eisen.

Asfalt:
De kwaliteit is sterk verbeterd ten opzichte van 2020 en voldoet aan het afgesproken ambitieniveau (C-kwaliteit)

Elementen:
De kwaliteit voldoet niet aan het afgesproken ambitieniveau

Fiets- en voetpaden:
De kwaliteit voldoet niet aan het afgesproken ambitieniveau

Bijlage 4 Uitgevoerde werken 2021-2025

2021		
Kern	**Straat**	**type**
Fijnaart	Oudemolensedijk	asfalt
Helwijk-Willemstad	Steenpad	asfalt
Klundert	Stoofdijk Boerendijk	asfalt
Klundert	Fietspad Zevenbergseweg	beton
Moerdijk	Klaverpolderseweg	asfalt
Moerdijk	Steenweg 2e fase	asfalt+elementen
Noordhoek	Groeneweg	asfalt
Standdaarbuiten	Molendijk	asfalt
Zevenbergen	Twintighoven	elementen
Zevenbergen	De Zwingelspaan	elementen
Zevenbergen	Westrand	asfalt
Zevenbergen	Hazeldonkse Zandweg	asfalt+elementen

2022		
Kern	**Straat**	**type**
Buitengebied	66 km asfaltwegen	asfalt
Fijnaart	Eksterstraat	elementen
Fijnaart	Rubbenstraat/ Jan Steenstraat	elementen
Heijningen	Graaf Bernadottestraat	elementen
Helwijk	Prins Hendriksstraat	elementen
Standdaarbuiten	St Jansstraat	elementen
Willemstad	Hellegatseweg + Lantaarndijk	asfalt
Willemstad	Hofstraat	elementen
Zevenbergen	De Donk	elementen
Zevenbergen	Den Engelsenstraat	elementen
Zevenbergen	De Lint	asfalt+elementen
Zevenbergen	Koekoeksedijk fietspad	asfalt
Zevenbergen	Okkerlaak	elementen
Zevenbergen	Pastoor van Kessellaan	asfalt+elementen
Zevenbergen	Rosmolen	elementen
Zevenbergen	Schansdijk	asfalt

2023		
Kern	**Straat**	**type**
Fijnaart	Appelaarsedijk	asfalt
Fijnaart	Zwingelspaansedijk	asfalt
Heijningen	Oude Heijningseweg	asfalt
Klundert	Poststraat	elementen
Klundert	Tonsedijk	asfalt
Langeweg	Ringweg	elementen
Noordhoek	Bisschop Hopmansstraat	elementen
Standdaarbuiten	Rotonde Markweg	asfalt
Willemstad	Hogeweg	asfalt+elementen
Zevenbergen	Industrieterrein Zwanengat	asfalt

2024		
Kern	**Straat**	**type**
Fijnaart	Oude Appelaarsedijk	asfalt
Fijnaart	Parallelweg Langeweg	asfalt+elementen
Heijningen	Hoge Heijningsedijk	asfalt+elementen
Klundert	Krugerstraat	elementen
Zevenbergen	Doelstraat	elementen

2025		
Kern	**Straat**	**type**
Fijnaart	Achterweg	elementen
Fijnaart	Dauwdruppelhof	elementen
Fijnaart	Gruttostraat	elementen
Fijnaart	Kerkring	elementen
Fijnaart	Koolmees	elementen
Fijnaart	Langs de Kreek	elementen
Fijnaart	Molenstraat	elementen
Fijnaart	Reigerstraat	elementen
Heijningen	Postbaan	asfalt
Klundert	Ambachtsherenweg	elementen
Klundert	Graaf Florisstraat	elementen
Klundert	Van Strijenstraat	elementen
Klundert	Vlietweg	asfalt
Moerdijk	Binnenmoerdijksebaan	asfalt
Moerdijk	Roodevaart	asfalt
Standdaarbuiten	Dwarsstraat	elementen
Standdaarbuiten	Molenstraat	asfalt
Standdaarbuiten	Oesterzwam	elementen
Zevenbergen	Neerhofstraat	elementen
Zevenbergen	Kristallaan	asfalt+elementen
Zevenbergen	Zuidrand	asfalt+elementen

Bijlage 5 Financiën

Onderhoud o.b.v. inspectie						
Som van Kosten (€)	**Kolomlabels**					
Rijlabels	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Eindtotaal**
Kwalitatief*	€ 76.304	€ 3.621.331	€ 200.903	€ 5.157.970	€ 179.443	€ 9.235.950
Kwalitatief achterstand**	€ 16.058.968					€ 16.058.968
Eindtotaal	**€ 16.135.272**	**€ 3.621.331**	**€ 200.903**	**€ 5.157.970**	**€ 179.443**	**€ 25.294.919**
*Noodzakelijk onderhoud voor de instandhouding van de verharding, gebaseerd op de visuele beoordeling conform CROW 146.						
**Kwalitatieve achterstand: areaal met kwaliteitsniveau D volgens de CROW-systematiek.						

Cyclisch onderhoud			
Som van Kosten (€)	**Kolomlabels**		
Rijlabels	**Technisch onderhoud**	**Vervangen**	**Eindtotaal**
2026	**€ 3.971.336**	**€ 3.780.982**	**€ 7.752.317**
2027	**€ 3.348.252**	**€ 1.347.970**	**€ 4.696.222**
2028	**€ 5.094.869**	**€ 1.828.352**	**€ 6.923.220**
2029	**€ 5.016.312**	**€ 555.674**	**€ 5.571.987**
2030	**€ 2.127.510**	**€ 2.817.906**	**€ 4.945.416**
2031	**€ 2.976.170**	**€ 3.339.793**	**€ 6.315.963**
2032	**€ 3.285.389**	**€ 5.736.570**	**€ 9.021.959**
2033	**€ 4.901.365**	**€ 3.184.338**	**€ 8.085.703**
2034	**€ 3.848.709**	**€ 4.095.665**	**€ 7.944.373**
2035	**€ 4.106.969**	**€ 11.652.260**	**€ 15.759.229**
Eindtotaal	**€ 38.676.882**	**€ 38.339.509**	**€ 77.016.391**

Voorziening achterstand t.b.v. Fiets- en voetpaden:

	m2	% tov totaal elementen	
m2 totaal elementenverhardingen	1.756.839	100%	
m2 elementen D niveau	501.777	29%	
m2 elementen ingepland in MJOP	240.804	14%	
m2 elementen D niveau niet ingepland	260.973	15%	
m2 elementen fiets- en voetpaden niet ingepland	100.749	6%	
30% herstraten fiets-voetpaden D niveau	68.200	m2	€ 1.392.000
100% herstel fiets- voetpaden D niveau	32.600	m2	€ 2.608.000
Totaal voorziening achterstand			€ 4.000.000

Colofon

Auteur
Diana Kaasenbrood

Fotografie

Uitgave
september 2026

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook en evenmin in een geautomatiseerd gegevensbestand worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Moerdijk