MOERDIJK

Technische vragen

PRO Moerdijk
De heer R. de Visser

Kenmerk	01310 TV PRO Moerdijk
Vergadering	1 oktober 2026
Datum	25 september 2026
Onderwerp	Beantwoording technische vragen Wegenbeheerplan Gemeente Moerdijk 2026-2030

Geachte heer de Visser,

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

1. *Versnelling van het wegwerken van de achterstand: In het Wegenbeheerplan wordt gesteld dat verdere versnelling van het wegwerken van de onderhoudsachterstand binnen de huidige kaders niet verantwoord en niet realistisch is. Kan het college concreet aangeven welke extra financiële middelen en welke extra interne en externe capaciteit nodig zouden zijn om de achterstand bijvoorbeeld naar 10% kwaliteitsniveau D terug te brengen?*

   Antwoord:
   Het Wegenbeheerplan 2026-2030 is juist gericht op het terugbrengen van de onderhoudsachterstand tot maximaal 10% van het wegennet op kwaliteitsniveau D. Deze doelstelling wordt binnen de planperiode gerealiseerd met de beschikbare financiële middelen en capaciteit.
   Een scenario waarin de achterstand sneller wordt afgebouwd of verder wordt teruggebracht dan 10% kwaliteitsniveau D is niet afzonderlijk doorgerekend. Het college beschikt daarom niet over een onderbouwd inzicht in de aanvullende middelen en capaciteit die daarvoor nodig zouden zijn. Daarbij wordt de uitvoerbaarheid niet alleen bepaald door budgetten, maar ook door marktcapaciteit, voorbereidingstijd, verkeerskundige afstemming en de samenhang met andere opgaven in de openbare ruimte.

2. *Onderbouwing beperkte uitvoeringscapaciteit: Als belangrijkste belemmeringen worden onder andere beperkte capaciteit, personeelstekort, werkzaamheden door externe partijen en een complexere voorbereiding van projecten genoemd. Kan het college aangeven hoe groot deze problemen zijn en of er reële risico's zijn dat de doelstelling zoals in het voorstel vermeld niet gehaald kunnen worden?*

   Antwoord:
   Het college onderkent dat de beschikbare uitvoeringscapaciteit, zowel intern als extern, een belangrijke randvoorwaarde is voor de realisatie van het Wegenbeheerplan.

De programmering is afgestemd op de huidige capaciteit, de verwachte marktomstandigheden en de uitvoerbaarheid van projecten.

Tegelijkertijd zijn er factoren die slechts beperkt beïnvloedbaar zijn, zoals werkzaamheden van nutsbedrijven, personeelstekorten, marktomstandigheden en onverwachte nieuwe opgaven vanuit het Rijk of andere overheden. Deze kunnen gevolgen hebben voor de uitvoeringsplanning.
Op dit moment ziet het college geen aanleiding om ervan uit te gaan dat de doelstellingen van het Wegenbeheerplan niet haalbaar zijn. Wel kunnen onvoorziene externe ontwikkelingen aanleiding geven tot bijsturing. Als dit zich voordoet, wordt de raad hierover tijdig geïnformeerd.

Waarom repareren en niet eerder vervangen/herinrichten? In het plan staat dat 29% van de elementenverhardingen momenteel kwaliteitsniveau D heeft, waarvan 15% nog niet financieel is afgedekt. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat veel verhardingen het einde van hun technische levensduur hebben bereikt. Kan het college per categorie inzichtelijk maken wanneer in de afgelopen jaren is gekozen voor repareren/onderhoud in plaats van volledige vervanging of reconstructie, welke technische levensduur daarbij werd verwacht en wat de onderbouwing van die keuze was?

Antwoord:
Het college beschikt niet over een historisch overzicht waarin per wegvak is vastgelegd wanneer is gekozen voor reparatie, onderhoud, vervanging of reconstructie, inclusief de daarbij verwachte resterende levensduur. Een dergelijke analyse maakt geen onderdeel uit van de reguliere beheerprocessen.
De keuze tussen onderhoud, vervanging en reconstructie wordt gemaakt op basis van de technische staat, veiligheid, functionaliteit, fundering, samenhang met andere opgaven en beschikbare middelen. Daarbij wordt steeds gezocht naar de meest doelmatige maatregel om een weg veilig en bruikbaar te houden.
Volledige vervanging of herinrichting vraagt doorgaans meer voorbereidingstijd, capaciteit en financiële middelen dan onderhoud. Daarnaast worden reconstructies vaak gecombineerd met bredere opgaven zoals riolering, groen, klimaatadaptatie, verkeer en toegankelijkheid, waardoor de doorlooptijd toeneemt.
Het Wegenbeheerplan richt zich daarom primair op het terugdringen van achterstallig onderhoud en het herstellen van de technische kwaliteit van het wegennet. Alleen wanneer de fundering, functie van de weg of gebiedsontwikkelingen daartoe aanleiding geven, wordt gekozen voor een integrale reconstructie.
In hoofdlijnen wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Investeringen (kredieten): reconstructies en groot onderhoud waarbij constructieve onderdelen worden vernieuwd of versterkt;
- Voorziening wegen: planmatig groot onderhoud waarmee de levensduur wordt verlengd;
- Exploitatie: dagelijks en incidenteel onderhoud gericht op het veilig en bruikbaar houden van de openbare ruimte.

Opname in de meerjarenprogrammering vindt plaats op basis van inspecties en maatregeltoetsen, waarbij steeds wordt beoordeeld welke maatregel technisch, financieel en maatschappelijk het meest doelmatig is.

3. *Mogelijkheid om werkzaamheden eerder te combineren: Het plan geeft aan dat uitstel mede is veroorzaakt door afstemming met kabel- en leidingwerk, woningbouw, energietransitie en integrale projecten. Tegelijkertijd staat in het plan dat regulier onderhoud in principe doorgaat en alleen wordt uitgesteld wanneer nutspartijen binnen een tot twee jaar werkzaamheden gepland hebben. Kan het college aangeven of door een andere planning, aanbestedingswijze of fasering meer werkzaamheden versneld en/of gecombineerd kunnen worden, en welk deel van de huidige achterstand daarmee naar verwachting eerder kan worden aangepakt.*

   Antwoord:
   Het college onderzoekt voortdurend hoe werkzaamheden efficiënter kunnen worden voorbereid, aanbesteed en uitgevoerd. Daarbij wordt ingezet op langjarige samenwerkingen met marktpartijen, een betere afstemming tussen voorbereiding en uitvoering en een meer voorspelbare programmering.
   Voor elementenverhardingen wordt inmiddels gewerkt met twee vaste aannemers die al vroeg betrokken zijn bij planning en maatregeltoetsen. Hierdoor wordt de uitvoeringscapaciteit beter benut en kan efficiënter worden gewerkt. Mede hierdoor is in 2026 meer onderhoud uitgevoerd dan in voorgaande jaren. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat de voorraad uitgesteld onderhoud aan elementenverhardingen eind 2027 is weggewerkt.
   Ook voor asfaltonderhoud is recent een vergelijkbare contractvorm ingevoerd. De effecten hiervan worden naar verwachting vanaf 2027 zichtbaar.
   Het combineren van werkzaamheden blijft uitgangspunt, maar is mede afhankelijk van de planning van nutsbedrijven, woningbouwontwikkelingen en werkzaamheden van andere overheden. In sommige gevallen is uitstel juist doelmatiger om te voorkomen dat recent uitgevoerd werk opnieuw moet worden opgebroken.
   Het is niet mogelijk betrouwbaar aan te geven welk deel van de huidige achterstand door een andere planning of aanbestedingswijze eerder kan worden aangepakt. Het college verwacht wel dat de gekozen werkwijze een belangrijke bijdrage levert aan het behalen van de doelstellingen uit het Wegenbeheerplan.

4. *Langere levensduur wegen: Zijn er technisch nog extra mogelijkheden om wegen aan te leggen die op een zodanige manier zijn aangelegd dat ze langer meegaan dan de reguliere levensduur? Wat zijn de kosten daarvan en wegen die op tegen de extra investeringen?*

   Antwoord:
   Bij de aanleg, vervanging en het onderhoud van wegen wordt voortdurend gezocht naar mogelijkheden om de levensduur van verhardingen te verlengen. De mogelijkheden verschillen echter sterk per situatie en worden mede bepaald door de kwaliteit van de ondergrond, aanwezige kabels en leidingen, klimaatadaptatie en de beschikbare ruimte.

   Voor asfaltwegen zijn meer technische mogelijkheden beschikbaar. Door tijdig onderhoud uit te voeren kan de levensduur aanzienlijk worden verlengd. Hierbij kan de constructie worden versterkt of gedeeltelijk worden vernieuwd, waardoor de weg als het ware wordt "verjongd" zonder volledige reconstructie.

   Daarnaast wordt steeds vaker gebruikgemaakt van constructieve versterkingen, zoals stalen wapening, om schade door zettingen, bodembewegingen en droogte te beperken.

De eerste ervaringen laten zien dat deze maatregelen kunnen bijdragen aan een gunstiger schadebeeld.

Of levensduur verlengende maatregelen doelmatig zijn, verschilt per situatie. Daarom wordt steeds een afweging gemaakt tussen kosten, prestaties en risico's, met als doel de laagste maatschappelijke kosten over de gehele levenscyclus van de weg.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bovendien steeds nadrukkelijker gekeken naar toekomstige beheer- en onderhoudslasten. Vanuit goed assetmanagement worden deze aspecten al tijdens de plan- en ontwerpfase betrokken. Een generieke berekening waaruit blijkt dat hogere investeringen altijd leiden tot lagere levensduurkosten is niet beschikbaar, deze afweging verschilt per project.

Met vriendelijke groet,



S. Elseman
gemeentesecretaris