MOERDIJK

Technische vragen

Fractie Moerdijk Vooruit
De heer J.P.J.C. van Dorst

Kenmerk	01305 TV MV
Vergadering	1 oktober 2026
Datum	25 september 2026
Onderwerp	Beantwoording technische vragen Wegenbeheerplan Gemeente Moerdijk 2026-2030

Geachte heer van Dorst,

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

1) **Resterende onderhoudsachterstand elementenverharding**
In de middelenparagraaf (raadsvoorstel) en Bijlage 5 wordt aangegeven dat van de 29% elementenverharding op kwaliteitsniveau D, 14% al is opgenomen in de MJOP en 15% nog onopgelost is. De voorziening van €4.000.000 is uitsluitend bestemd voor de fiets- en voetpaden binnen die 15% (6 procentpunt), waarna 9 procentpunt van het areaal ook aan het einde van de planperiode nog op kwaliteitsniveau D blijft staan.

   a. *Welk type verharding (bijvoorbeeld rijbanen, parkeervakken, pleinen) betreft dit resterende, onopgeloste deel?*
   Antwoord:
   Het resterende deel van de onderhoudsachterstand betreft voornamelijk rijbanen in woongebieden. Daarnaast maken ook parkeervakken en inritten hier onderdeel van uit. Pleinen maken geen onderdeel uit van deze achterstand.
   Binnen de voorgestelde prioritering wordt eerst ingezet op het terugdringen van de onderhoudsachterstand op fiets- en voetpaden. De resterende onderdelen van de elementenverharding worden waar mogelijk binnen de reguliere programmering aangepakt of meegenomen in een volgende planperiode.

   b. *Waarom is het beter om dit deel onopgelost te laten dan het deel dat u wel wilt oplossen?*
   Antwoord:
   Het college staat voor de opgave om binnen de beschikbare financiële middelen keuzes te maken. Daarbij wordt gewerkt volgens de principes van risicogestuurd beheer. Fiets- en voetpaden hebben hierin prioriteit, omdat deze worden gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers en gebreken hier sneller kunnen leiden tot onveilige situaties. Met de voorgestelde investering wordt daarom eerst ingezet op die onderdelen van het areaal waar de veiligheidsrisico's en maatschappelijke effecten het grootst zijn.
   Voor de overige elementenverhardingen wordt het risico beheerst door middel van

inspecties, monitoring en regulier onderhoud.

c. *Is voor het onopgeloste deel een specifiek veiligheids- of kapitaalvernietigingsrisico beoordeeld? Zo ja, wat zijn de uitkomsten?*
Antwoord:
Bij elementenverhardingen is geen sprake van kapitaalvernietiging zoals die bij asfaltverhardingen kan optreden. Elementenverhardingen kunnen plaatselijk worden hersteld en materialen zijn veelal opnieuw toepasbaar. De afweging richt zich daarom primair op veiligheid en bruikbaarheid.

De openbare ruimte wordt periodiek geïnspecteerd en meldingen van inwoners worden actief opgevolgd. Verkeersonveilige situaties krijgen daarbij de hoogste prioriteit en worden zo spoedig mogelijk verholpen. Daarnaast wordt ingezet op klein onderhoud om te voorkomen dat gebreken zich ontwikkelen tot onveilige situaties. Het college acht de risico's van het uitgestelde onderhoud daarom beheersbaar binnen de planperiode.

2) **Aanpak "herstraten" versus "100% herstel**
a. *Wat is de verwachte resterende levensduur van een fiets- of voetpad na "herstraten", en leidt dit naar verwachting tot herhaalde onderhoudsvragen binnen de looptijd van dit beheerplan?*
Antwoord:
Het onderscheid tussen 30% herstraten en 100% herstel zit vooral in de omvang van de uitgevoerde maatregel. In beide gevallen wordt de functie, veiligheid en bruikbaarheid van de verharding hersteld en is sprake van een passende maatregel voor de aangetroffen kwaliteitstoestand.
Bij zowel 30% herstraten als 100% herstel zal op termijn opnieuw onderhoud noodzakelijk zijn. Op basis van de gehanteerde beheeruitgangspunten ligt de volgende grootschalige onderhoudsbehoefte gemiddeld ongeveer 20 jaar na uitvoering van de maatregel. Bij een weg of voetpad dat volledig is hersteld, zal de volgende onderhoudsmaatregel naar verwachting minder ingrijpend zijn dan bij een locatie waar eerder gedeeltelijk is herstraat.
De daadwerkelijke levensduur blijft echter afhankelijk van lokale omstandigheden, zoals gebruiksintensiteit, verkeersbelasting, ondergrondse omstandigheden en oneigenlijk gebruik. Op basis van de verwachte levensduur leidt de voorgestelde aanpak niet tot herhaalde grootschalige onderhoudsvragen binnen de looptijd van dit beheerplan. Wel kunnen gedurende deze periode reguliere onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn om de verharding veilig en bruikbaar te houden.

3) **Financieel perspectief na 2030**
a. *Het gehanteerde prijspeil is 1 januari 2026 en houdt geen rekening met kostenstijgingen door geopolitieke ontwikkelingen. Juist dit jaar hebben zich op dit vlak veel ontwikkelingen voorgedaan.*
i. *Bij welke mate van prijsstijging zou het college een bijstelling van dit beheerplan noodzakelijk achten?*
Antwoord:
Het beheerplan is gebaseerd op het prijsniveau van 1 januari 2026 en de reguliere indexering van budgetten. Het college hanteert daarbij geen vooraf vastgestelde grenswaarde waarbij automatisch tot een bijstelling wordt overgegaan. Wanneer

prijsontwikkelingen in de markt structureel en substantieel hoger uitvallen dan de gehanteerde indexering, kan dit gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid van de geplande maatregelen.

In een dergelijke situatie ligt een aanpassing van het beheerplan zelf niet direct voor de hand. Het college zal dan een bestuurlijke afweging aan de raad voorleggen over de wijze waarop met deze ontwikkeling wordt omgegaan. Daarbij kunnen financiële, inhoudelijke en planningsmatige keuzes aan de orde zijn.

ii. *Welke kostenstijgingen verwacht u of bent u bekend mee door de kostenstijgingen door geopolitieke ontwikkelingen van de afgelopen 9 maanden?*
Antwoord:
De markt voor grond-, weg- en waterbouw wordt momenteel beïnvloed door internationale ontwikkelingen die leiden tot schommelingen in energie-, grondstof- en transportkosten. Met name asfaltproducten zijn gevoelig voor deze ontwikkelingen. Ook bij elementenverhardingen zijn prijsstijgingen zichtbaar.

De omvang en duur van deze prijsontwikkelingen zijn echter lastig te voorspellen. Om die reden zijn in het Wegenbeheerplan geen specifieke marktontwikkelingen als uitgangspunt genomen. Het college volgt de marktontwikkelingen continu. De effecten hiervan worden zichtbaar in aanbestedingen, contracten en toekomstige financiële afwegingen en worden op die momenten betrokken bij de bestuurlijke besluitvorming. Omdat deze ontwikkelingen meer beleidsterreinen raken dan alleen wegenbeheer, vraagt dit om een integrale afweging binnen de gemeentelijke begroting.

Recente marktinformatie laat zien dat prijsstijgingen voor asfaltproducten in de afgelopen periode tijdelijk konden oplopen tot ongeveer 30%. Voor elementenverhardingen zijn prijsstijgingen van ongeveer 10% zichtbaar. Deze ontwikkelingen illustreren de impact die geopolitieke en economische omstandigheden kunnen hebben op de uitvoeringskosten. Tegelijkertijd fluctueren deze prijzen sterk, waardoor zij geen betrouwbare voorspelling vormen voor de prijsontwikkeling in de komende jaren.

b. Budgetten voor uitgesteld onderhoud worden niet geïndexeerd.

i. *Wat is het effect hiervan op de uitvoeringskracht van deze middelen als de uitvoering, zoals in kanttekening 1.4 aangegeven, gefaseerd verloopt?*
Antwoord:
Bij de voorgestelde voorziening voor de onderhoudsachterstand is rekening gehouden met een gemiddelde prijsontwikkeling gedurende de planperiode. Wanneer de werkelijke prijsstijging hoger uitvalt dan voorzien, kan binnen hetzelfde budget minder onderhoud worden uitgevoerd.

Voor onderhoudsmaatregelen waarvoor in eerdere jaren budget beschikbaar is gesteld, maar waarvan de uitvoering is doorgeschoven, geldt dat deze middelen niet automatisch worden aangepast aan latere prijsontwikkelingen. Hierdoor kan de uitvoeringskracht van deze middelen afnemen. Het college monitort dit risico actief. Op dit moment is geen sprake van een situatie die aanvullende middelen noodzakelijk maakt.

Wel geldt dat verhardingen met een lagere kwaliteit minder voorspelbaar zijn in hun verdere ontwikkeling. Hierdoor kan een maatregel die vandaag passend is, bij verder uitstel uiteindelijk zwaarder en kostbaarder worden. Het college volgt deze ontwikkeling nauwgezet en zal de raad informeren wanneer aanvullende maatregelen of financiële keuzes noodzakelijk blijken.

ii. *Moet de gemeenteraad rekening houden met extra benodigd budget om het Wegenbeheerplan 2026-2030 te realiseren?*
Antwoord:

Het college kan niet uitsluiten dat toekomstige marktontwikkelingen leiden tot hogere uitvoeringskosten dan momenteel voorzien. Dit risico is echter niet specifiek verbonden aan het Wegenbeheerplan. Stijgende prijzen voor grondstoffen, energie, materialen en arbeid hebben effect op nagenoeg alle gemeentelijke opgaven, zowel binnen beheer en onderhoud als bij investeringen en de uitvoering van bestuurlijke ambities.

Op basis van de huidige inzichten biedt het Wegenbeheerplan een realistische financiële basis voor de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden. De raad hoeft op dit moment niet uit te gaan van aanvullend budget specifiek voor het Wegenbeheerplan 2026-2030. Eventuele toekomstige financiële afwegingen zullen in samenhang worden gemaakt met andere gemeentelijke opgaven, investeringen en ambities, waarbij het integrale financiële perspectief van de gemeente leidend is.

4) Doorrekening handhaven ambitieniveau B/A

a. *Wat zijn de (geschatte) kosten om, in plaats van beeldkwaliteit C, de integrale ambitie van beeldkwaliteit B in woongebieden en A in centrumgebieden te realiseren?*
Antwoord:

De kosten van een dergelijke kwaliteitsverhoging zijn niet berekend. Bij de totstandkoming van het Wegenbeheerplan is eerst gekeken welke kwaliteit binnen de beschikbare financiële kaders op een verantwoorde wijze kan worden onderhouden. Hieruit volgt dat een ambitieniveau van beeldkwaliteit C het maximaal haalbare kwaliteitsniveau is binnen de huidige budgettaire uitgangspunten.

Naar verwachting vraagt een ambitie van beeldkwaliteit B in woongebieden en A in centrumgebieden om een aanzienlijk hogere onderhoudsinspanning en daarmee structureel hogere budgetten. Gezien de huidige financiële kaders en de opgaven waarvoor de gemeente staat, heeft het college dit scenario niet als realistische variant beschouwd en daarom niet verder uitgewerkt.

b. *Is deze doorrekening beschikbaar voor de raad, en zo niet, is het college bereid deze op te stellen zodat de raad een geïnformeerde afweging kan maken?*
Antwoord:
Nee, een afzonderlijke doorrekening van dit scenario is niet beschikbaar.

Het college ziet op dit moment geen aanleiding om deze variant alsnog uit te werken. In het voorliggende Wegenbeheerplan is al inzichtelijk gemaakt welke kwaliteit binnen de beschikbare financiële en organisatorische kaders haalbaar is. Een doorrekening van hogere kwaliteitsambities zou leiden tot een aanvullende financiële

opgave die niet aansluit bij de uitgangspunten die aan het beheerplan ten grondslag liggen.

5) Vigerende versus nieuwe wegenbeheersplan

a. *Wat zijn de wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het vigerende wegenbeheersplan?*
Antwoord:
Het voorliggende Wegenbeheerplan bouwt voort op de koers die de raad in 2021 heeft vastgesteld en handhaaft de uitgangspunten van risicogestuurd beheer en ambitieniveau C. Tegelijkertijd zijn er enkele belangrijke wijzigingen aangebracht op basis van actuele inspectiegegevens, de ontwikkeling van het areaal en de beschikbare financiële middelen.
De belangrijkste wijziging is dat de prioriteit verschuift van het buitengebied naar de kernen. Daarnaast wordt met dit beheerplan expliciet inzichtelijk gemaakt welke onderhoudsachterstand aanwezig is, welke maatregelen nodig zijn om deze terug te dringen en welke risico's binnen de beschikbare middelen beheersbaar worden geacht. Ook wordt een aanvullende voorziening voorgesteld om de achterstand op fiets- en voetpaden gericht aan te pakken.

b. *Gaat het vigerende wegenbeheersplan ook uit van ambitieniveau C? Zo nee, wat is de verklaring voor dit verschil?*
Antwoord:
Ja. Net als het vigerende Wegenbeheerplan gaat ook het voorliggende beheerplan uit van ambitieniveau C voor de asset wegen.
Nieuw is dat in het voorliggende beheerplan expliciet wordt voorgesteld om maximaal 10% van het areaal op kwaliteitsniveau D te accepteren. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke kwaliteitsniveaus binnen de beschikbare financiële middelen haalbaar zijn en welke bestuurlijke keuzes daarbij horen. Hierdoor ontstaat meer transparantie over de relatie tussen beschikbare middelen, onderhoudsachterstand en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Met vriendelijke groet,

S. Elseman
gemeentesecretaris