MOERDIJK

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder G.J.M. Blom
Datum commissiebehandeling	1 oktober 2026
Datum raadsbehandeling	29 oktober 2026
Zaaknummer	1936174
Onderwerp	Wegenbeheerplan Gemeente Moerdijk 2026-2030

Voorgesteld besluit

1 Het Wegenbeheerplan 2026–2030 vast te stellen als kader voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijk wegennet.
2 Het onderhoudsniveau voor het gemeentelijk wegennet vast te stellen op minimaal beeldkwaliteit C, met maximaal 10% van het areaal op kwaliteitsniveau D.
3 De benodigde structurele ophoging van het budget voor klein onderhoud van € 130.000 per jaar te verwerken in de meerjarenbegroting 2027-2030.
4 Ten behoeve van het inlopen van de achterstand op fiets- en voetpaden een voorziening achterstand wegen in te stellen, hier een bedrag van € 4.000.000, - te doteren en dit te dekken vanuit de algemene reserve.

Publiekssamenvatting

De gemeente Moerdijk beheert ruim 3,5 miljoen m^2 aan wegen, fietspaden en trottoirs. Een groot deel hiervan vraagt om onderhoud of vervanging. Tegelijkertijd nemen het gebruik en de druk op de openbare ruimte toe, onder andere door woningbouw, klimaatverandering en energietransitie.
Met het Wegenbeheerplan 2026–2030 maakt de gemeente keuzes om het wegennet veilig en bruikbaar te houden. De focus ligt op het behouden van het bestaande kwaliteitsniveau en het voorkomen van verdere achteruitgang. Daarbij krijgen fiets- en voetpaden extra prioriteit. Zonder aanvullende investeringen neemt het risico op onveilige situaties toe, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Tegelijkertijd geldt dat niet alle wensen tegelijk kunnen worden gerealiseerd. Het plan maakt daarom duidelijk welke keuzes nodig zijn binnen de beschikbare middelen.
De gemeenteraad wordt gevraagd om het onderhoudsniveau en de benodigde budgetten vast te stellen. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het bestuursakkoord 2026-2030, waarin veiligheid, leefbaarheid en een toekomstbestendige openbare ruimte centraal staan.

Inleiding
Een groot deel van het wegennet in de gemeente Moerdijk is verouderd en bereikt het einde van de technische levensduur. Tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte toe door intensiever gebruik en maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie en energietransitie. Om het wegennet veilig en functioneel te houden, is het noodzakelijk om duidelijke keuzes te maken over het onderhoudsniveau en de inzet van middelen. Met het Wegenbeheerplan 2026–2030 wordt invulling gegeven aan deze keuzes.

Terugblik
In de periode 2021–2025 is gekozen voor een risicogestuurde 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. Het risico op kapitaalvernietiging is door deze aanpak geminimaliseerd. 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.

Beoogd effect
Met het vaststellen van het Wegenbeheerplan 2026–2030 wordt bereikt dat het gemeentelijk wegennet structureel veilig, bruikbaar en beheersbaar blijft binnen de beschikbare middelen. Dit betekent concreet dat:

- De verkeersveiligheid op het wegennet wordt geborgd;
- Verdere kwaliteitsachteruitgang wordt voorkomen;
- Onderhoud planmatig en integraal wordt uitgevoerd;

Argumenten

1.1 Het vaststellen van het beheerplan zorgt voor een duidelijk en uitvoerbaar kader
Het Wegenbeheerplan biedt inzicht in de staat van het wegennet, de onderhoudsopgave en de benodigde middelen. Hiermee krijgt de raad een helder kader voor sturing en besluitvorming.

2.1 Het gekozen onderhoudsniveau waarborgt veiligheid binnen realistische kaders
Beeldkwaliteit C met maximaal 10% D vormt een ondergrens waarbij de veiligheid en bruikbaarheid van het wegennet gewaarborgd blijven. Een hoger niveau vraagt om aanzienlijk meer middelen en capaciteit.

3.1 Extra investering in klein onderhoud voorkomt grotere problemen
Door structureel meer middelen beschikbaar te stellen voor klein onderhoud kunnen gebreken tijdig worden aangepakt. Hierdoor ontstaat meer flexibiliteit in de programmering van groot onderhoud, waardoor werkzaamheden integraal kunnen worden opgepakt en de investeringen gelijkmatiger over de tijd kunnen worden verdeeld.

4.1 Extra inzet op fiets- en voetpaden vergroot de verkeersveiligheid
De kwaliteit van fiets- en voetpaden staat onder druk, terwijl deze juist belangrijk zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Extra investeringen dragen direct bij aan veiligheid en leefbaarheid.

5.1 Verplichting tot het instellen van een voorziening vanuit de BBV
Het BBV schrijft voor dat in geval van achterstallig onderhoud waarbij sprake is van kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties een voorziening dient te worden gevormd.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Het gekozen onderhoudsniveau leidt niet tot kwaliteitsverbetering
Het plan richt zich primair op instandhouding van het huidige kwaliteitsniveau van de asfaltverhardingen en het terugbrengen van de onderhoudsachterstand op fiets- en voetpaden tot een acceptabel niveau. Met de keuze voor beeldkwaliteitsniveau C (met maximaal 10% D) wordt geaccepteerd dat deze lager is dan de integrale ambitie van beeldkwaliteit B in woongebieden en A in centrumgebieden.

1.2 Onzekerheden in kostenontwikkeling kunnen druk zetten op het budget
Prijsstijgingen en marktomstandigheden kunnen leiden tot hogere uitvoeringskosten. Hierdoor kan het nodig zijn om prioriteiten te herzien.

1.3 Niet alles kan binnen de beschikbare middelen
Met dit voorstel wordt een belangrijke stap gezet in het beheersen van de onderhoudsopgave. Het sneller verbeteren van de kwaliteit of het volledig wegwerken van achterstanden vraagt echter om extra middelen en capaciteit. Gezien de huidige arbeidsmarktkrapte en budgettaire kaders lijkt dit op dit moment niet haalbaar.

1.4 *De achterstand wordt gefaseerd ingelopen*.
Het inlopen van de huidige onderhoudsachterstand binnen één jaar is niet haalbaar. Zowel de beschikbare interne en externe capaciteit als de vereiste fasering van werkzaamheden, ten behoeve van de bereikbaarheid van wijken en kernen, vormen hierin een beperkende factor. Daarom wordt ingezet op een geleidelijke afbouw van de achterstand gedurende de looptijd van dit beheerplan. Naar verwachting resteert na afloop nog 9% van de elementenverharding in kwaliteitsniveau D, waarmee wordt voldaan aan de vastgestelde grenswaarde van maximaal 10%.

Middelen

Personele middelen

De uitvoering van dit beheerplan vraagt om voldoende capaciteit binnen de organisatie en bij marktpartijen. De huidige krapte op de arbeidsmarkt vormt hierbij een aandachtspunt. Aanvullende personele middelen zijn echter niet noodzakelijk. In de gevraagde dotatie aan de voorziening voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand is al rekening gehouden met de benodigde inzet voor Omgevingsmanagement en directievoering.

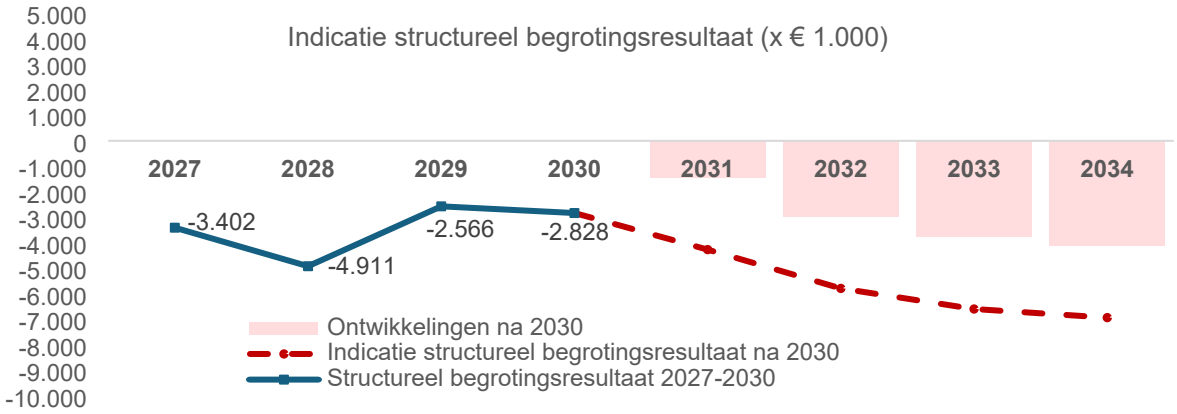
Financiële middelen

Het maximaal geaccepteerde areaal met kwaliteitsniveau D bedraagt 10%. Momenteel bevindt 29% van de elementenverharding zich op dit kwaliteitsniveau. Voor 14% van dit areaal zijn al middelen beschikbaar gesteld via de voorziening wegen en vastgestelde vervangingskredieten om de verhardingen weer op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen. Daarmee resteert nog 15% areaal met kwaliteitsniveau D waarvoor nog geen middelen beschikbaar zijn. Dit betreft feitelijk achterstallig onderhoud.

Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) dient voor achterstallig onderhoud dat kan leiden tot kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties een voorziening te worden gevormd. Om het areaal met kwaliteitsniveau D weer onder de grenswaarde van 10% te brengen, wordt daarom voorgesteld een voorziening voor achterstallig onderhoud in te stellen. Hiervoor wordt een bedrag van € 4.000.000 gedoteerd. Met deze middelen kan ongeveer 6% van het areaal met kwaliteitsniveau D worden aangepakt.
In combinatie met de al beschikbare budgetten wordt hiermee toegewerkt naar een aandeel van 9% areaal met kwaliteitsniveau D aan het einde van de beheerperiode in 2030. Hiermee wordt voldaan aan de vastgestelde norm van maximaal 10%.

Daarnaast is, als gevolg van de omvang van het uitgestelde onderhoud, structureel € 130.000 extra budget per jaar benodigd vanaf 2027 voor klein onderhoud. Dit is noodzakelijk om de veiligheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen. Na afloop van de planperiode wordt geëvalueerd of deze aanvullende middelen structureel noodzakelijk blijven of weer naar beneden bijgesteld kunnen worden.

Dekking
De dotatie van € 4.000.000 aan de voorziening achterstand wordt gedekt uit de algemene reserve.
De ophoging van het budget klein onderhoud van € 130.000 zal ten laste komen van het begrotingsresultaat vanaf 2027 en verder en verwerkt worden in de (meerjaren)begroting 2027-2030.
Dit beslag op de structurele begrotingsruimte geeft een aanvullend negatief effect op het verwachte begrotingsresultaat voor de komende jaren, zoals in de kadernota 2027-2030 aangegeven d.m.v. onderstaande grafiek.



Aanvullend hierop is de gemeenteraad via een informatiebrief geïnformeerd over de uitkomsten van de meicirculaire die een iets minder negatief resultaat laten zien. Hoewel het om 'zachte' bedragen gaat, laat het financieel meerjarenperspectief zien dat – bij ongewijzigde ambities en zonder aanvullende middelen vanuit het Rijk – in de komende jaren maatregelen noodzakelijk zijn. Dit betekent dat nieuwe of aanvullende ambities alleen gerealiseerd kunnen worden als deze gepaard gaan met duidelijke keuzes binnen het bestaande taken- en uitgavenpatroon.

Communicatie
Na vaststelling van het wegenbeheerplan wordt de raad via de reguliere planning- en control cyclus geïnformeerd over de voortgang.
Daarnaast wordt informatie gedeeld met inwoners over geplande werkzaamheden en onderhoudsprojecten. Communicatie vindt plaats via de gemeentelijke website, bewonersbrieven en participatietrajecten bij integrale projecten.

Vervolg
Na vaststelling wordt het Wegenbeheerplan vertaald naar:

- Jaarlijkse uitvoeringsprogramma's;
- Meerjarenplanning onderhoud (MJOP);
- Integrale projecten in de openbare ruimte.

De voortgang en resultaten worden periodiek gemonitord en gerapporteerd via de begroting en jaarrekening. Evaluatie vindt plaats aan het einde van de planperiode.

Bijlagen

1. Wegenbeheerplan 2026-2030

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via +31168 366764 of via e-mail: griffie@moerdijk.nl.

Zevenbergen, 15 september 2026
Burgemeester en wethouders van Moerdijk,





S. Elseman
Gemeentesecretaris

A.J. Moerkerke
Burgemeester

RAADSBESLUIT
Raadsvergadering van 29 oktober 2026

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 15 september 2026

overwegende dat:
De Gemeente Moerdijk een zorgplicht heeft voor de openbare ruimte en wegen zodanig in stand gehouden moeten worden dat er veilig en doelmatig gebruik van kan worden gemaakt.

gelet op:
de Wegenwet 1930, Burgerlijk Wetboek deel 6, Wegenverkeerswet

BESLUIT

1. Het Wegenbeheerplan 2026–2030 vast te stellen als kader voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijk wegennet.
2. Het onderhoudsniveau voor het gemeentelijk wegennet vast te stellen op minimaal beeldkwaliteit C, met maximaal 10% van het areaal op kwaliteitsniveau D.
3. De benodigde structurele ophoging van het budget voor klein onderhoud van € 130.000 per jaar te verwerken in de meerjarenbegroting 2027-2030.
4. Ten behoeve van het inlopen van de achterstand op fiets- en voetpaden een voorziening achterstand wegen in te stellen, hier een bedrag van € 4.000.000, - te doteren en dit te dekken vanuit de algemene reserve.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 29 oktober 2026,

H.M. Vonk-Schenkel	A.J. Moerkerke
Griffier	Voorzitter