

Bestuurlijke Nota

Onderzoek wegenbeheer

Rekenkamer waterschap Scheldestromen



Waterschap Scheldestromen



13 januari 2026
Status: definitief

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
2.	BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAAG	3
3.	CONCLUSIES	4
4.	AANBEVELINGEN	7
5.	REACTIE DAGELIJKS BESTUUR	8
6.	NAWOORD REKENKAMER	10
7.	BIJLAGE: NOTA VAN BEVINDINGEN	11

1. Inleiding

In opdracht van de rekenkamer van waterschap Scheldestromen heeft een samengesteld onderzoeksteam van onderzoekers werkzaam bij adviesbureaus APPM en Decisio onderzoek gedaan naar de doeltreffendheid van het wegenbeheer bij waterschap Scheldestromen in de periode 2021-2024. Dit onderzoek vond plaats vanaf januari tot en met juni 2025.

De doelstelling van het onderzoek was om overzicht te verschaffen in hoe het waterschap Scheldestromen het beleid en beheer omtrent wegbeheer vorm heeft gegeven en inzicht te geven in hoeverre dit beleid en beheer doeltreffend is.

De centrale vraag van het onderzoek is:

Hoe is het wegenbeheerbeleid van Waterschap Scheldestromen vormgegeven en in hoeverre was dit beleid in de praktijk in de periode 2021 tot en met 2024 doeltreffend?

Deze bestuurlijke nota beantwoordt de centrale vraag van het onderzoek (paragraaf 2), beschrijft de conclusies (paragraaf 3) en omschrijft twee aanbevelingen (paragraaf 4). Vervolgens is de reactie van het dagelijks bestuur opgenomen (paragraaf 5), waarop de rekenkamer in een nawoord heeft gereageerd (paragraaf 6),

Alle bevindingen van het onderzoek, en daarmee beantwoording van alle door de rekenkamer van het waterschap geformuleerde deelvragen in het onderzoek, zijn vastgelegd in de Nota van Bevindingen d.d. 22 september 2025. Op de nota van bevindingen is ambtelijk wederhoor toegepast. De nota van bevindingen vormt een bijlage bij deze Bestuurlijke nota.

2. Beantwoording onderzoeksvraag

Hoe is het wegenbeheerbeleid van Waterschap Scheldestromen vormgegeven en in hoeverre was dit beleid in de praktijk in de periode 2021 tot en met 2024 doeltreffend?

Het wegenbeheerbeleid van waterschap Scheldestromen is op papier vormgegeven aan de hand van het Bestuursakkoord 2023–2027, het Waterschapsbeheerprogramma 2022-2027, de Strategienota 2019–2023 en diverse gerelateerde beleidsnotities waaronder het strategisch plan verkeersveiligheid 2030.

Uit het onderzoek blijkt dat het wegenbeleid in de praktijk vaak vormgegeven wordt vanuit de beperkte budgettaire kaders en risicobeheersing inzake de verkeersveiligheid. Hierdoor is het huidige praktijk vaak noodgedwongen vormgegeven op de korte termijn en (te) beperkt op de activiteiten om het beheerareaal op lange termijn in goede staat te houden. Dit uit zich onder meer in de huidige lage score van de gebiedsontsluitingswegen op de CROW-richtlijnen ten opzichte van de streefwaarde van het waterschap.

Inzake de doeltreffendheid zijn drie bevindingen in onderlinge samenhang relevant:

- Gezien de beperkt beschikbare financiële middelen en personele capaciteit in de onderzoeksperiode, heeft het waterschap het maximale aan beleidsuitvoering gedaan. Maximale betekent in dit verband gedwongen veel focus op korte termijn verkeersveiligheidsrisico's en weinig op lange termijn in stand houding.
- De doelen van het beleid zijn onvoldoende concreet en in samenhang uitgewerkt om de effectiviteit van het beleid te kunnen meten en evalueren.
- Het was in de eerste jaren van de onderzoeksperiode beperkt inzichtelijk wat de aan de doelen gekoppelde prestatie-indicatoren (en waarop bestuurlijk

wordt gerapporteerd), zeggen over de gestelde doelen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De doeltreffendheid van het uitgevoerde onderhoud is niet eenduidig vast te stellen, maar het is aannemelijk dat met name het uitgevoerde onderhoud aan funderingen en verhardingen op lange termijn niet doeltreffend geweest zal blijken te zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat er door het waterschap een doorontwikkeling in gang is gezet gericht op de lange termijn, die afhankelijk is van personele capaciteit en beschikbare financiële middelen. Zonder wezenlijke verhoging van het jaarbudget en/of toevoeging van een aanzienlijk investeringsprogramma en de bijbehorende personele capaciteit leidt dit tot toenemend uitgesteld onderhoud en noodzakelijke vervangingen en het niet meer voldoen aan de beleidsdoelen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

3. Conclusies

De rekenkamer trekt op basis van het onderzoek de volgende hoofdconclusie:

Hoofdconclusie

Het waterschap heeft veel kennis en ervaring voor haar wegenbeheertaak in huis en er wordt door het ambtelijk apparaat met toewijding gewerkt aan de wegentaak. Tegelijkertijd is doorontwikkeling nodig om de taak op een voldoende doeltreffend niveau uit te voeren naar het oordeel van de rekenkamer:

- De wegentaak is nog onvoldoende samenhangend en concreet vertaald naar beleid, doelen en (kritische) prestatie-indicatoren.
- De ambities van het waterschap op het vlak van het beheer en onderhoud van wegen zijn voornamelijk te herleiden vanuit de waterschapsbrede beschouwing op maatschappelijke en economische ontwikkelingen die op de korte en lange termijn voor het waterschap van belang zijn, zoals klimaatverandering, kwaliteit van de leefomgeving, biodiversiteit en de toename van de verkeersintensiteit. Echter dient er nog een waterschapsbrede

doorontwikkeling plaats te vinden op deze thema's, om ze meer concreet te laten doorklinken in de opzet en uitvoering van het wegenbeleid.

- De onderhoudssituatie van het wegareaal wordt gemonitord; de assets bruggen en duikers werden van 2021 t/m 2022 niet structureel regulier geïnspecteerd. Vanaf 2023 is een monitoringssystematiek ingeregeld en worden ook op deze assets inspecties uitgevoerd.
- Wegens beperkte financiële middelen en personele capaciteit is er bij de wegentaak van waterschap Scheldestromen een gedwongen focus op de korte termijn.

Voorname zaken maken het, zeker op langere termijn, onzeker bij gelijkblijvende personele capaciteit en financiële middelen of het wegenareaal van het waterschap aan de wettelijke verkeerveiligheidseisen kan blijven voldoen. Bij niet voldoen is het risico op aansprakelijkheidsclaims van weggebruikers aan het waterschap evident.

Het is positief dat de noodzakelijk doorontwikkeling reeds aandacht krijgt van het Dagelijks Bestuur en de ambtelijke organisatie. Er wordt momenteel een strategische verkenning uitgevoerd om effecten inzichtelijk te maken van nieuwe ontwikkelingen, inclusief de ontwikkeling van data- en assetmanagement binnen de afdeling wegen. Naar verwachting zal er een veel beter zicht op de onderhoudssituatie en prestatieontwikkeling van het beheerareaal ontstaan. Daarmee komt ook de scope in beeld van wat nodig is om blijvend aan de CROW-richtlijnen te voldoen. Zo krijgen het Dagelijks Bestuur en in het verlengde de Algemene Vergadering inzichtelijk welke keuzes in dat licht gemaakt moeten worden.

Deelconclusies

Meer in detail zijn de deelconclusies als volgt:

Deelconclusie 1: Hoofdpijnen van het wegenbeleid zijn vastgelegd, effectiviteit van het beleid is lastig meetbaar.

De hoofdlijnen van het beleid voor het beheer en onderhoud van wegen zijn vastgelegd in het Waterschapsbeheerprogramma 2022-2027. Deze hoofdlijnen gaan in op de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid, groot onderhoud (wegen en beplanting) en wegen passend in het landschap. Voor elk van deze sub thema's zijn de doelen, strategie, activiteiten, beoogde resultaten, prestatie-indicatoren en risico's beschreven.

Meer in detail is het wegenbeleid nader uitgewerkt in veelal op 'assets' gerichte beleidsnotities en beleidsdocumenten als het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Deze notities gaan in op relevante kaders en ontwikkelingen, huidige situatie, beheerstrategie, organisatie en financiën. Aanvullend zijn de Strategienota 2019-2023 en het Bestuursakkoord 2023-2027 sturend (geweest) voor het wegenbeleid. We stellen vast dat de beschreven (beleids)doelen in deze documenten vaak kwalitatief en algemeen van aard zijn en dat op sommige beleidsthema's de doelen ontbreken. Bovendien zijn waterschapbreed maatschappelijke thema's - zoals klimaatverandering, biodiversiteit en toenemende verkeersintensiteit - weliswaar in beeld, maar het effect daarvan op haar wegenareaal is nog onvoldoende concreet uitgewerkt in de diverse beleidsdocumenten. Dit is afhankelijk van een organisatiebrede doorontwikkeling. Bovendien dient het waterschap het effect van het toepassen van de Gedragscode soortenbescherming, bestendig beheer en onderhoud, nog te concretiseren. Hierdoor is het lastig om de effectiviteit van het beleid te meten en te evalueren.

In het verlengde wordt vastgesteld dat de doelen, leidende principes en ambities uit het Waterschapsbeheerprogramma en het vigerende bestuursakkoord mede hierdoor nog onvoldoende gekoppeld zijn aan de contracten met uitvoerende marktpartijen. Daarbij ontbreekt een overkoepelende inkoopstrategie waterschapbreed voor alle uit te besteden uitvoeringswerkzaamheden die deze koppeling zou kunnen borgen.

Deelconclusie 2: Financiële druk en beperkte capaciteit beïnvloeden de beleidsuitvoering.

Beperkte financiën en personele capaciteit zetten druk op de uitvoering van het beleid en leiden tot keuzes die vooral gericht zijn op korte termijn risico's in plaats van lange termijn onderhoud en tijdige vervanging. Dit betekent ook dat de inzet van budgetten en personele capaciteit vooral praktisch en risico-gestuurd is en niet voortkomt uit een expliciete beleidsstrategie die de doelen verbindt aan middelen en aanpak. De beperkte personele capaciteit bij het waterschap intern versterkt dit.

Dit betekent in de praktijk dat de (meerjaren) onderhoudsplanung risico- en budget gestuurd is en de uitvoering van het wegenbeheer gericht is op het zoveel als mogelijk inperken en voorkomen van situaties of staat van assets die kunnen leiden tot verkeersongevallen. Zonder wezenlijke verhoging van het jaarbudget en/of toevoeging van een aanzienlijk investeringsprogramma leidt dit op langere termijn tot toenemend en uitgesteld onderhoud en noodzakelijke vervangingen en het niet meer voldoen aan de beleidsdoelen verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Deelconclusie 3: Kosten van het wegenbeheer zijn structureel groter dan de opbrengsten.

De inkomsten voor de wegentaak zijn niet dekkend voor de uitgaven. Jaarlijks is er een verschil van gemiddeld € 6,1 miljoen., exclusief overhead, inclusief overhead € 12,1 miljoen. Het verschil wordt jaarlijks gedekt met geld uit het programma watersystemen.

Deelconclusie 4: Monitoring onderhoudssituatie is grotendeels op orde, maar nog niet volledig dekkend.

Het waterschap monitort de onderhoudssituatie van het wegenareaal door de wettelijke wegenschouw, diverse inspecties gericht op assets, behandelen van meldingen, het GIS-systeem en het beheersysteem OBSURV. Voor de assets groen en verhardingen leidt dit tot goed inzicht in de onderhoudssituatie.

De assets bruggen en duikers zijn in de onderzoeksperiode tot 2023 niet structureel geïnspecteerd waardoor monitoring van deze assets niet aantoonbaar voldoende plaatsvond. Gezamenlijk betekent dit dat een deel van de

onderhoudssituatie van het areaal (bruggen en duikers) onduidelijk is en daarmee ook de prestatieontwikkeling van het areaal als geheel.

Opgemerkt wordt dat de monitoring van de onderhoudssituatie nu grotendeels op orde is, maar nog niet volledig dekkend. Binnen de afdeling Wegen is het bewustzijn toegenomen dat een deel van het areaal niet volledig in beeld is. De afdeling Wegen is in de periode vanaf 2023 gestart met een doorontwikkeling.

Deelconclusie 5: Inzicht in prestatieontwikkeling en levensduur van de assets is beperkt maar verbetering is nadrukkelijk ingezet.

De risico's binnen het beheerareaal van het waterschap zijn in beeld gebracht, tegelijkertijd is de prestatieontwikkeling van de assets in relatie tot de levensduur slechts beperkt inzichtelijk. De mate van degradatie van het bestaande areaal, en daarmee de onderhouds- en de vervangingsopgave, is echter nog beperkt in kaart gebracht wat verdere monitoring en analyse vereist.

De door de afdeling wegen opgestarte strategische verkenning van het wegenareaal door Sweco gaat naar de toekomst een beter overzicht opleveren van de benodigde middelen om de onderhoudssituatie op het niveau van de CROW-richtlijnen te krijgen en daarmee meer grip krijgen op de prestaties van de assets, de risico's en de kosten en daarmee op de doeltreffendheid van het huidige wegenbeheer. Er wordt hedendaags vanuit de doorontwikkeling omtrent toegewerkt naar een meerjarenplanning, niet alleen voor beheer en onderhoud, maar ook voor de inrichting van de wegen.

Deelconclusie 6: Prestatie-indicatoren zijn beperkt bruikbaar voor vaststellen doeltreffendheid wegenbeleid.

Tot 2024 beoordeelt en rapporteert het waterschap in het jaarverslag op basis van de zeven prestatie-indicatoren in het Waterschapsbeheerprogramma 2022-2027. We stellen vast dat:

- Twee van de zeven indicatoren (bereikbaarheid en groot onderhoud) niet of onvoldoende gedefinieerd waren om adequaat op te kunnen beoordelen.
- De vijf goed beoordeelbare indicatoren in de jaren 2020, 2021 en 2022 voldeden aan de streefwaarden, behoudens de indicator aantal verkeersdoden.
- In 2023 de indicatoren 'aantal verkeersdoden' en 'inrichting 80km wegen conform EHK' binnen de streefwaarden vielen, de andere drie indicatoren niet.¹

Vanaf 2024 beoordeelt en rapporteert het waterschap in het jaarverslag op basis van de twee prestatie indicatoren uit het bestuursakkoord 2023-2027: de prestatie-indicator gericht op groen is gehaald in 2024, de prestatie-indicator gericht op de wegen is in 2024 niet gehaald. Bij deze laatste indicator valt op dat de gebiedsontsluitingswegen (GOW) een score van 2,1 krijgen op basis van de CROW-richtlijnen, waar het waterschap de normscore op 6 heeft gesteld. Het prestatieniveau ligt dus fors onder het gewenste prestatieniveau.

Het is daarbij niet inzichtelijk wat de twee prestatie-indicatoren in het vigerende bestuursakkoord zeggen over de door het waterschap gestelde doelen aan het wegenbeheer. Daarmee is de relatie tussen de twee prestatie-indicatoren en de gestelde doelen aan het wegenbeheer en daarmee de doeltreffendheid van het wegenbeheer onvoldoende traceerbaar en uitlegbaar. Dit geldt ook voor het prioritaire doel verkeersveiligheid.

Deelconclusie 7: Informatievoorziening aan de Algemene Vergadering is actueel en transparant.

De officiële verantwoordingsdocumenten aan de Algemene Vergadering rapporteren een begrijpelijk en realistisch beeld over de doeltreffendheid van het wegenbeheer en de uitdagingen inzake de beschikbare middelen en de

¹ De indicator "aantal geregistreerde verkeersdoden op waterschapswegen" is na 2023 niet meer toegepast.

onderhoudssituatie. De rapportage over de twee prestatie-indicatoren is hierbij actueel, begrijpelijk en conform de gemaakte afspraken.

Via themagerichte informatiesessies wordt de Algemene Vergadering c.q. de commissie Waterkeringen en Wegen tijdig geïnformeerd over voortgang, prestaties, dilemma's en knelpunten in het wegbeheer.

Deelconclusie 8: Ambtelijke organisatie staat voor hun taak en is gemotiveerd om deze zo goed mogelijk uit te voeren.

Als onderdeel van het onderzoek is gesproken met 18 medewerkers van het waterschap die zich bezighouden met alle verschillende onderdelen van het wegenbeheer. Het viel op met hoeveel toewijding, kunde en energie zij hun opgave het wegenareaal in goede staat te houden uitvoeren. Al benoemen de conclusies in dit hoofdstuk de talloze uitdagingen die spelen rondom het wegenbeheer, de mensen in de organisatie van het waterschap staan voor hun taak en zijn gemotiveerd deze zo goed mogelijk uit te voeren.

Deelconclusie 9: Structurele samenwerking met andere wegbeheerders leidt tot een effectieve uitvoering.

Het waterschap werkt structureel samen met andere wegbeheerders, zoals de provincie Zeeland, de Zeeuwse gemeenten en Rijkswaterstaat, en met energiebedrijven en netbeheerders. Samenwerking en afstemming komt onder meer tot uitdrukking rondom verkeersveiligheid, openbare verlichting, gladheidsbestrijding en categorisering van wegen. Samenwerkingsverbanden betreffen Overleg Zeeuwse Overheden (OZO), Platform Openbare Ruimte (POR) en Afstemming Zeeuwse Overheden en Nutsbedrijven (AZON) en bijbehorende systemen als MOOR. Ook intern is er afstemming tussen de verschillende afdelingen van het waterschap om werkzaamheden efficiënt te combineren. Dit draagt bij aan efficiënt werken, kostenbesparing en minder overlast voor de weggebruiker. In het verlengde hiervan tonen de contracten met uitvoerende marktpartijen samenhang in het afdekken van de risico's inzake het borgen van de verkeersveiligheid van het wegareaal en inzake de afstemming van inhoudelijke en geografische raakvlakken met andere uitvoeringswerkzaamheden.

Deelconclusie 10: Goede samenwerking tussen Dagelijks Bestuur en uitvoering.

De samenwerking tussen het Dagelijks Bestuur en de afdeling Wegen wordt wederzijds als positief ervaren. Er is sprake van regelmatige afstemming via het portefeuillehouderoverleg, waarin beleidsmatige keuzes, uitvoering en maatschappelijke signalen worden besproken. Dit overleg vormt de spil in de prioritering van het wegenbeheer.

Aanbevelingen vanuit de Algemene Vergadering worden via het portefeuillehouderoverleg vertaald naar prioriteiten in het jaarplan van de afdeling Wegen. Dit zorgt ervoor dat beleidsverbeteringen daadwerkelijk worden opgepakt en geïmplementeerd binnen de organisatie.

4. Aanbevelingen

Gelet op het voorgaande doet de rekenkamer aan de Algemene Vergadering de volgende aanbevelingen:

Aanbeveling 1: Verzoek het Dagelijks Bestuur om het beleid te versterken met meer meetbare doelen verwoord in prestatie-indicatoren en stel dat beleid als Algemene Vergadering vast.

Het is aan te bevelen als waterschap een slag te maken met het verder construeren van helder en samenhangend beleid met doelen die meetbaar zijn en verwoord in een handvol prestatie-indicatoren. Indicatoren die echt de doeltreffendheid meten zodat veel concreter de voortgang c.q. status van het areaal vastgesteld kan worden. En indicatoren waarbij zowel een streefwaarde als een ondergrenswaarde wordt gehanteerd.

Aanbeveling 2: Verzoek het Dagelijks Bestuur om inzichtelijk te maken welke bestuurlijke keuzes bij de gewenste onderhoudssituatie en prestaties horen, inclusief de bijhorende financiële middelen en personele capaciteit.

Het is aan te bevelen om prioriteit te geven aan de strategische verkenning en het beter in beeld brengen van de onderhoudssituatie en prestatieontwikkeling en op basis van de uitkomsten te komen tot concrete (investerings)voorstellen aan de Algemene Vergadering. De ambtelijke organisatie is reeds gestart met deze verkenning.

5. Reactie Dagelijks Bestuur



Rekenkamer waterschap Scheldestromen
T.a.v. de heer Th.J.J.M. Schots

uw brief	: 27 oktober 2025	behandeld door	: Bart Houtzager
uw kenmerk	: -	doorkiesnummer	: 088-2461000
ons kenmerk	: 2025012600	e-mail	: bart.houtzager@scheldestromen.nl
	(bij reactie graag dit nummer vermelden)	verzendsdatum	: 18 december 2025
bijlagen	: -	projectnummer	: -
onderwerp	: Bestuurlijke reactie op het onderzoek wegenbeheer rekenkamer		

Middelburg, 16 december 2025

Geachte heer Schots,

Met deze brief geven wij, naar aanleiding van uw verzoek van 27 oktober 2025, een bestuurlijke reactie op de conclusies en aanbevelingen van uw onderzoek naar de doeltreffendheid van het wegenbeheer van Waterschap Scheldestromen in de periode 2021-2024. We zien de bevindingen als een waardevolle bijdrage van de verdere professionalisering van ons wegenbeheer.

Inleiding

Zoals het Waterschapsbeheerprogramma 2022-2027 en het Bestuursakkoord 2023-2027 omschrijven is het wegenbeheer één van de wettelijke taken van Waterschap Scheldestromen. Onze wegen en fietspaden liggen voornamelijk in het buitengebied en vervullen een essentiële functie in de bereikbaarheid van onze landelijke omgeving. Wij beheren onder meer 4.000 kilometer aan wegen en fietspaden, 125.000 bomen en 413 km aan singelbeplanting in Zeeland. Vanuit deze opgave dragen we bij aan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de gehele provincie. Daarmee vormt het wegenbeheer een essentieel onderdeel van onze maatschappelijke verantwoordelijkheid.

De wettelijke zorgplicht van onze infrastructuur is vastgelegd in de Wegenwet en het Burgerlijk Wetboek en worden uitgevoerd binnen de kaders van onze programmabegroting en kadernota. De afgelopen jaren hebben wij in onze verantwoordingsdocumenten nadrukkelijk aandacht besteed aan de uitdagingen die samenhangen met deze taak: stijgende onderhoudskosten, beperkte financiële ruimte en de noodzaak om keuzes te maken op basis van risico's en onze wettelijke zorgplicht. Daarbij is de implementatie van assetmanagement een belangrijke pijler om grip te krijgen op prestaties, risico's en kosten van onze infrastructuur.

Beantwoording centrale onderzoeksvraag

Wij onderschrijven de beantwoording van de centrale onderzoeksvraag (hoofdstuk 2). Het beleid inzake het wegenbeheer is in algemene zin verankerd in het waterschapsbeheerprogramma, het bestuursakkoord, de Strategienota 2019-2023 en verschillende beleidsnotities.

Postadres:	Bezoekadressen:		t: 088 2461000 (lokaal tarief)
Postbus 1000, 4330 ZW Middelburg	Kanaalweg 1, 4337 PA Middelburg	Kennedylaan 1, 4538 AE Terneuzen	e: info@scheldestromen.nl s: www.scheldestromen.nl

We herkennen de constatering uit het onderzoek dat het wegenbeleid in de praktijk vaak vormgegeven is vanuit beperkte budgettaire kaders en risicobeheersing inzake de verkeersveiligheid. De uitvoering van deze taak vindt noodgedwongen plaats binnen de grenzen van beperkte financiële middelen en capaciteit, waardoor de focus in de praktijk lag op een budget- en risicogestuurde aanpak op de korte termijn. Tegelijkertijd erkennen wij dat er nog een opgave voor ons ligt om het wegenbeheer toekomstbestendig (meerjarig) op orde te krijgen.

Wij waarderen dat de rekenkamer in haar rapport erkent dat er de afgelopen jaren stappen zijn gezet om het wegenbeheer meerjarig door te ontwikkelen en dat de doorontwikkeling zichtbaar is binnen de afdeling. Daarnaast wordt er in het rapport ook verwezen naar de doorontwikkeling van organisatiebrede thema's, waarvan assetmanagement er één is. Assetmanagement geeft ons steeds beter inzicht in de prestaties, risico's en kosten van onze infrastructuur en vormt daarmee een fundament voor een robuuste en toekomstbestendige uitvoering van onze wettelijke zorgplicht. Om onze wettelijke zorgplicht op de lange termijn te kunnen blijven borgen, is het noodzakelijk dat er structureel voldoende financiële middelen en capaciteit beschikbaar worden gesteld.

Conclusies

We onderschrijven het merendeel van de conclusies die in het rapport zijn opgenomen. Wel willen we in de reactie hieronder van deze gelegenheid gebruikmaken om enkele punten nader toe te lichten, de huidige stand van zaken te schetsen en in één geval een nuance aan te brengen.

De conclusie dat het beleid inzake wegenbeheer vooral kwalitatief en algemeen van aard is en dat concrete doelen ten tijde van de onderzoeksperiode in sommige gevallen ontbraken (deelconclusie 1), herkennen wij. Daarnaast onderschrijven wij de constatering dat de focus in de uitvoering zeker aan het begin van de onderzoeksperiode op de korte termijn lag (deelconclusie 2). Dit is een direct gevolg van de aanpak die de afdeling in het verleden kende en de beperkte middelen en capaciteit waarbinnen wij opereren. Het is goed om te lezen dat de rekenkamer concludeert dat er reeds een omslag is ingezet naar het verder concretiseren van onze meerjarenopgave, beleidsdoelen en prestatieindicatoren.

Ten aanzien van de financiële weergave bevestigen wij dat de kosten van ons wegenbeheer per saldo structureel hoger zijn dan de inkomsten en dat het verschil wordt gedekt uit de watersysteemheffing (deelconclusie 3). Het is een gevolg van ons huidige belastingstelsel, maar van een tekort is echter geen sprake. De conclusie dat het inzicht in de staat van onze assets nog niet volledig is, delen wij eveneens (deelconclusie 4). Er zijn afgelopen jaren binnen de afdeling, vooruitlopend op de doorontwikkeling en implementatie van assetmanagement, al de nodige stappen gezet om de staat van onze assets beter in beeld te brengen. Naar aanleiding van de goedgekeurde programmabegroting en kadernota is er met ingang van 2025 reeds capaciteit vrij gekomen om deze opgave toekomstig verder te realiseren. Daarnaast krijgen we waterschapsbreed, door de ingezette doorontwikkeling, ook steeds meer inzicht en grip op onze assets. Het is goed te vernemen dat de rekenkamer ook dit concludeert in deelconclusie 5.

Wij erkennen dat onze prestatieindicatoren zoals o.a. benoemd in het waterschapsbeheerprogramma niet concreet genoeg waren geformuleerd (deelconclusie 6). Wel willen we daarbij opmerken dat alle elementen zijn gemonitord en dat in de voortgangsrapportage van het waterschapsbeheerprogramma is geconcludeerd dat het merendeel van de opgave is behaald. Daarnaast wordt er ook structureel over de voortgang van onze opgaven en prestatieindicatoren in de verantwoordingscyclus gerapporteerd. Met de waterschapsbrede introductie van de twee nieuwe prestatieindicatoren per afdeling in

2024 hebben wij daar reeds een verbetering op doorgevoerd. Wel zullen we in de toekomst waterschapsbreed nagaan of een uitbreiding of een aanpassing van onze prestatieindicatoren mogelijk is om de relatie met de beleidsdoelen nog verder te verbeteren.

Tot slot willen wij benadrukken dat wij de positieve conclusie over de betrokkenheid, toewijding en deskundigheid van onze medewerkers (deelconclusies 7 t/m 10) volledig onderschrijven. Hun inzet en samenwerking, zowel intern als met een brede diversiteit aan externe partners, vormen een belangrijke kracht van onze organisatie. Het is bovendien positief dat de rekenkamer bevestigt dat er ook sprake is van een goede samenwerking tussen ons bestuur en de medewerkers die zich bezighouden met het wegenbeheer. Ook waarderen wij de constatering dat de informatievoorziening richting de Algemene Vergadering actueel en betrouwbaar is. Deze bevindingen benadrukken de professionaliteit en betrokkenheid die wij als organisatie hoog in het vaandel hebben staan.

Aanbevelingen

Wij nemen de aanbevelingen van de rekenkamer ter harte. Vanuit onze kerntaak staan we voor de opgave om het wegenbeheer in Zeeland toekomstbestendig, veilig en duurzaam vorm te geven voor ons gehele areaal. De implementatie van assetmanagement, het verder vormgeven van onze meerjarenopgave, het concretiseren van beleidsdoelen en prestatieindicatoren zijn speerpunten die reeds zijn geagendeerd (aanbeveling 1). Om onze wettelijke zorgplicht op de lange termijn te kunnen blijven borgen is het noodzakelijk dat er structureel voldoende financiële middelen en capaciteit beschikbaar worden gesteld. Hiervoor werken we momenteel aan een verkenning om beter inzicht te krijgen in de benodigde middelen en capaciteit zodat we ons duurzaam en effectief kunnen blijven inzetten voor een toekomstig wegenbeheer (aanbeveling 2).

Slotopmerking

Wij zien de conclusies uit het onderzoek van de rekenkamer als een bevestiging van de reeds ingezette koers. Daarbij zien we de uitkomsten als een aansporing om onze ingezette inspanningen omtrent onze (meerjaren)opgave verder te intensiveren. Daarmee blijven wij werken aan een toekomstbestendig wegenbeheer dat voldoet aan onze wettelijke zorgplicht en bijdraagt aan veiligheid en bereikbaarheid in Zeeland.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur
van waterschap Scheldestromen



drs. J. Daane RA
secretaris-directeur



mr. drs. A.J.G. Poppelaars
dijkgraaf

6. Nawoord rekenkamer

De rekenkamer bedankt het dagelijks bestuur voor de schriftelijke reactie op de bestuurlijke nota over het onderzoek naar de doeltreffendheid van het wegenbeheer door Waterschap Scheldestromen. Wij zijn blij te lezen dat het dagelijks bestuur het onderzoek zien als een waardevolle bijdrage aan de verdere professionalisering van het wegenbeheer.

Het Dagelijks Bestuur geven in hun reactie een toelichting op de wijze waarop zij opvolging willen geven aan de aanbevelingen van de rekenkamer. Uiteraard zijn wij blij met deze opvolging.

De rekenkamer ziet de behandeling van het onderzoek in de Commissie Waterkeringen en Wegen met belangstelling tegemoet.

7. Bijlage: Nota van bevindingen