

GEMEENTE ENSCHEDE

WEGENBELEIDSPLAN

ENSCHEDÉ 2024-2027

**SAMEN BLIJVEN WERKEN AAN HET
ZORGVULDIGE BEHEER EN ONDERHOUD VAN ONZE
WEGEN EN INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN**

JULI 2023



ENSCHEDÉ

INHOUD

SAMENVATTING 4

1. WAAROM EEN WEGENBELEIDSPLAN? 5

1.1	We willen het: belang van goede wegen voor Enschede	5
1.2	We moeten het: wettelijke kaders, als randvoorwaarde	5
1.3	Doel wegenbeleidsplan	6
1.4	Afbakening: waar gaat het wegenbeleidsplan wel en waar niet over?	7
1.5	Verhouding tot ander beleid	7
1.6	Leeswijzer	8

2. TERUGBLIK WEGENBELEIDSPLAN 2020-2023 KEUZES EN EFFECTEN 9

2.1	Lijn vorige wegenbeleidsplan	9
2.2	De evaluatie: vooral positieve effecten te zien	9
2.2.1	Kwaliteitsniveaus behaald, achterstanden weggewerkt	9
2.2.2	Inzet op strategische doelen vergroot	10
2.2.3	Wegen en infrastructurele kunstwerken veilig gehouden en kapitaalvernietiging voorkomen	11
2.2.4	De nieuwe kaders werken	11
2.2.5	Bestuurlijke aandachtspunten opgepakt	12
2.2.6	Financiële aanpassingen werken	12
2.3	Conclusie: We zetten de lijnen uit het wegenbeleidsplan 2020-2023 grotendeels door	13

3. BIJDRAGE AAN DE STRATEGISCHE OPGAVEN VANUIT HET WEGBEHEER - WAT WILLEN WE BEREIKEN 14

3.1	Aantrekkelijk Enschede - bestaande ruimte	14
3.2	Groen en duurzaam Enschede	15
3.3	Inclusief Enschede	15
3.4	Open Enschede	16

4. DE OPGAVEN VERTAALD NAAR PRINCIPES EN KADERS VOOR HET WEGBEHEER 17

4.1	Aantrekkelijk Enschede	17
4.1.1	We hanteren als kwaliteitsniveaus: stadserf hoog, fiets- en wandelpaden basis plus, elementen woonstraten op laag en verder alles op basis - DOORZETTING	17
4.1.2	We zetten in op veiligheid, het voorkomen van kapitaalvernietiging en hebben meer aandacht voor comfort en aanzien - DOORZETTING	18
4.1.3	Infrastructurele kunstwerken houden we veilig, schoon en functioneel - INTENSIVERING	18
4.1.4	Cultuurhistorie als afwegingskader - DOORZETTING	20
4.1.5	We houden Enschede bereikbaar tijdens werkzaamheden - DOORZETTING	20

4.2	Groen en duurzaam Enschede	21
4.2.1	We gaan meer circulair werken (duurzaam) - INTENSIVERING	21
4.2.2	We vergroenen waar mogelijk door overbodige verhardingen te verwijderen - DOORZETTING	21
4.2.3	We onderzoeken of we de bermen in het landelijk gebied blijvend duurzaam kunnen beheren (duurzaam)	22
4.2.4	We zetten in op een goede aansluiting op de Energietransitie - INTENSIVERING	22
4.3	Inclusief Enschede	22
4.3.1	We houden ons aan de geluidsnormen - INTENSIVERING	22
4.3.2	We zorgen voor toegankelijke en goed onderhouden en ingerichte voet- en fietspaden - DOORZETTING	23
4.4	Open Enschede en uitvoering	25
4.4.1	We zetten in op assetmanagement (opgavegericht werken). Met de "Wegbeheer 2019" systematiek van het CROW als basis - INTENSIVERING	25
4.4.2	We optimaliseren het beheer van (verkeers-)borden en wegbelijningen in verband met ontwikkeling van slimme auto's - NIEUW	25
4.4.3	We nemen verkeersveiligheid mee als afweging bij beheerprojecten - DOORZETTING	26
4.4.4	Participatie en adviesraden.... DOORZETTING	26
4.4.5	We blijven inzetten op flexibele budgetten - DOORZETTING	26

5. HOE WE DIT UITVOEREN 27

5.1	Assetmanagement	27
5.2	Regulier beheer en onderhoud, groot onderhoud en vervanging	27
5.2.1	Regulier beheer en onderhoud	28
5.2.2	Groot onderhoud (niet levensduur verlengend)	28
5.2.3	Vervanging (levensduur verlengend)	28
5.3	Werk met werk maken	28
5.4	Participatie en communicatie als uitgangspunt bij uitvoering	29
5.5	Bestuur actief (blijven) informeren	29

6. FINANCIËEL 30

6.1	Kaders vanaf 2023 en verder	30
6.2	Beschikbare en benodigde middelen	32
6.2.1	Begroting 2023	32
6.2.2	Benodigde middelen 2024 - 2027	33
6.3	Conclusie financiën	36

BIJLAGEN 37

Bijlage 1:	Verbeelding kwaliteitsniveaus asfalt en elementenverharding	37
Bijlage 2:	Beschrijving financiële kader en relevante wet- en regelgeving	39

SAMENVATTING

Het goed onderhouden van onze wegen, bruggen en tunnels: we moeten het én we willen het. In de wet staat dat we goed voor onze wegen, bruggen en tunnels moeten zorgen. Dat betekent dat ze regelmatig gekeurd, gerepareerd en vervangen moeten worden als dat nodig is. Daarnaast willen we graag een veilig, leefbaar en bereikbaar Enschede. Goede wegen, bruggen en tunnels horen daarbij. Vanzelfsprekend kost dit geld. In 2023 kost het ongeveer 9 miljoen euro om onze plannen uit te voeren. Dit bedrag wordt elk jaar meer, omdat de lonen stijgen. Ook de prijs voor materialen wordt duurder. Tot en met 2027 lopen de kosten op tot ongeveer 10,25 miljoen euro. Het benodigde geld hiervoor hebben we.



Dit plan is een vervolg op het oude wegenbeleidsplan. We keken wat goed werkte en wat minder goed werkte in dat plan. De dingen die goed gingen nemen we mee in het nieuwe wegenbeleidsplan. Met dit plan zorgen we ervoor dat het onderhoud aan onze wegen, bruggen en tunnels bijdraagt aan de doelen van de stad. Dat betekent dat ze bijdragen aan een groene, bereikbare stad waarin iedereen kan meedoen.

In dit plan hebben we het wél over het beheer en onderhoud van bestaande:

- Wegen, voet- en fietspaden
- Bruggen en tunnels
- Lijnen op de wegen
- Verkeersborden

In dit plan hebben we het níét over:

- De inrichting van de wegen.
- Verkeersveiligheid of wijkverkeersplannen.
- Het aanleggen van nieuwe wegen, of het veranderen van wegen naar fietsstraten
- Het aanpassen van snelheden, aanleg van oversteekplaatsen en verkeerslichten

Vergeleken met het vorige wegenbeleidsplan hebben we de komende jaren extra aandacht voor de volgende onderwerpen:

- We gebruiken graag grondstoffen en materialen die lang meegaan (duurzaam). Ook proberen we ze zo vaak mogelijk te gebruiken (circulair).
- We sluiten zoveel mogelijk aan bij werkzaamheden van bijvoorbeeld energiebedrijven. Zo voorkomen we dubbel werk in een straat.
- We onderzoeken geluidsoverlast in gebieden waar de maximumsnelheid 30 kilometer per uur is. Dat moet volgens een nieuwe wet.
- Kunstschilderingen in tunnels: We controleren ze vaker en maken ze vaker schoon.
- We gaan nog beter kijken hoe we onze tijd, geld en mensen zo goed mogelijk kunnen inzetten.
- We laten onze borden en lijnen op de weg aansluiten bij de techniek van slimme auto's.

Ook blijven we de omgeving betrekken bij wat we doen. Als het kan kunnen mensen meedenken



1. WAAROM EEN WEGENBELEIDSPLAN?

1.1 WE WILLEN HET: BELANG VAN GOEDE WEGEN VOOR ENSCHEDE

De wegen, busbanen en fiets- en voetpaden zijn als de aderen van Enschede, waarlangs we ons kunnen verplaatsen naar ons werk, huis, studie en winkels. Ze dienen ook als toegangspoorten tot onze stad voor bezoekers en faciliteren het transport van voorraden en goederen. De weginfrastructuur van Enschede, inclusief de invalswegen en de singel, geeft de stad haar herkenbare en toegankelijke karakter.

De bruggen en tunnels (infrastructurele kunstwerken) spelen daarnaast ook een belangrijke rol in het wegennet. Een hogere kwaliteit van het wegonderhoud heeft gelijk effect op het gebruik, de veiligheid en comfort voor de weggebruiker. Het wegennet vertegenwoordigt een vervangingswaarde van ongeveer 0,5 miljard euro. Zorgvuldig beheer en onderhoud is daarom van groot belang om kapitaalvernietiging te voorkomen. Goed beheer en onderhoud is van onze wegen, fiets- en voetpaden, en infrastructurale kunstwerken is ook van belang om de stad optimaal te laten functioneren.

1.2 WE MOETEN HET: WETTELIJKE KADERS, ALS RANDVOORWAARDE

Naast het belang van goed onderhouden wegen, fiets-, voetpaden en infrastructurale kunstwerken zijn er ook een aantal belangrijke wettelijke kaders rond onze wegen en infrastructurale kunstwerken. Deze gaan bijvoorbeeld over het veilig kunnen gebruiken van een weg. De belangrijkste wettelijke kaders waaraan we vanuit het beheer en onderhoud van de wegen en infrastructurale kunstwerken moeten voldoen zijn de:

- **Wegenwet:** Betreft specifiek de **zorgplicht voor het waarborgen van de veiligheid van de weggebruiker**. De inrichting van de wegen moet veilig zijn voor deze gebruiker. Tijdig onderhoud moet zorgen voor een goede staat van de wegen. De wegenwet geldt niet alleen voor wegen, maar ook voor de infrastructurale kunstwerken. Wat wordt verstaan onder de term "goede staat" wordt in de wet niet duidelijk gemaakt. Het moet echter minimaal geschikt zijn voor het gestelde doel, daarmee is er dus sprake van een onderhoudsverplichting.
- Daarnaast zijn er in **het Nieuw Burgerlijk Wetboek, de Wegenverkeerswet 1994, de Wet geluidhinder, het Bouwstoffenbesluit, de Wet Natuurbescherming en de Arbeidsomstandighedenwet** diverse wettelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot het wegbeheer.



Belangrijke aandachtspunten hierin zijn: goed rentmeesterschap, geïnvesteerd kapitaal in stand houden, wegen in goede staat houden, borgen van veiligheid en functionaliteit van wegen en infrastructurele kunstwerken, genomen inrichtingsmaatregelen handhaven, zorgplicht veilige openbare ruimte, beheerder is risico-aansprakelijk, juiste omgang met afvalstoffen, hanteren geluidsniveaugrenzen.

- **Woningwet en bouwbesluit.** De woningwet geldt ook voor civiele kunstwerken (in de wet wordt dit benoemd als "een bouwwerk, geen gebouw zijnde"). De kunstwerken moeten zodanig wordt gebouwd dat er geen gevaar voor gezondheid en veiligheid ontstaat. De voorschriften zijn vastgelegd in het Bouwbesluit.

Deze wetgeving vormt een belangrijke randvoorwaarde bij de uitvoering van het wegbeheer en- onderhoud en daarmee ook voor ons wegenbeleidsplan.

KERNCIJFERS 2023

VERHARDINGSSOORTEN	M2
Asfalt	3.362.251
Elementen	4.508.149
Cementbeton	86.211
Overige/ onverhard	295.955
Totaal	8.252.566

INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN	STUKS
Bruggen, viaducten	223

1.3 DOEL WEGENBELEIDSPLAN

Vanuit de 2 voorgaande paragrafen (het belang van goede wegen in 1.1. en het invulling geven aan de wettelijke kaders in 1.2) kunnen we stellen dat:

HET DOEL VAN HET WEGENBELEIDSPLAN IS...

- Via goed wegbeheer de inwoners, bedrijven en bezoekers in Enschede, nu en in de toekomst, een voldoende veilige en comfortabele en waar nodig hoogwaardige onderhoudstoestand van de verharding garanderen. Dit tegen (maatschappelijk) acceptabele kosten;
- De uitvoering van het beheer en onderhoud van de wegen daarbij conform de bestuurlijke kaders en wettelijke verplichtingen goed kunnen blijven uitvoeren. Waarbij we zo goed mogelijk bijdragen aan de strategische opgaven van Enschede:
 - Groen en duurzaam Enschede
 - Aantrekkelijk Enschede
 - Inclusief Enschede
 - Open Enschede

WAARMEE WE OOK:

Blijven voldoen aan de [Financiële verordening gemeente Enschede](#).

1.4 AFBAKENING: WAAR GAAT HET WEGENBELEIDSPLAN WEL EN WAAR NIET OVER?

Het wegenbeleidsplan heeft betrekking op het beheer en onderhoud van bestaande gemeentelijke wegen, inclusief:

- Wegen, voet- en fietspaden.
- Infrastructurele kunstwerken, zoals de bruggen en tunnels.
- Wegmarkeringen, zoals de lijnen en strepen op de weg.
- Verkeersborden.

Het plan omvat zowel grootschalig als kleinschalig onderhoud en reconstructie, zoals beschreven in paragraaf 5.2. Daarom kan het plan ook worden gezien als een beheerplan voor de bestaande wegen en infrastructurele kunstwerken.

Tegelijkertijd behandelt het plan *geen* concrete inrichtingseisen, aangezien deze worden vastgesteld in de [Toetsingskaders openbare ruimte](#).

Het plan richt zich ook *niet* op mobiliteitsvraagstukken (zie), zoals:

- Aanpassingen van snelheden.
- Aanleg van oversteekplaatsen, verkeerslichten, enzovoort.
- Aanleg van nieuwe wegen of de transformatie van bestaande wegen naar bijvoorbeeld fietsstraten.
- Verkeersveiligheid en wijkverkeersplannen.
- Wegcategorisering, zoals het bepalen of een weg een maximumsnelheid van 30 km/uur of 50 km/uur heeft.

1.5 VERHOUDING TOT ANDER BELEID

Het wegenbeleidsplan gaat dus over het beheer van de bestaande wegen. Tegelijkertijd heeft het raakvlak met divers ander gemeentelijk beleid. De belangrijkste zijn:

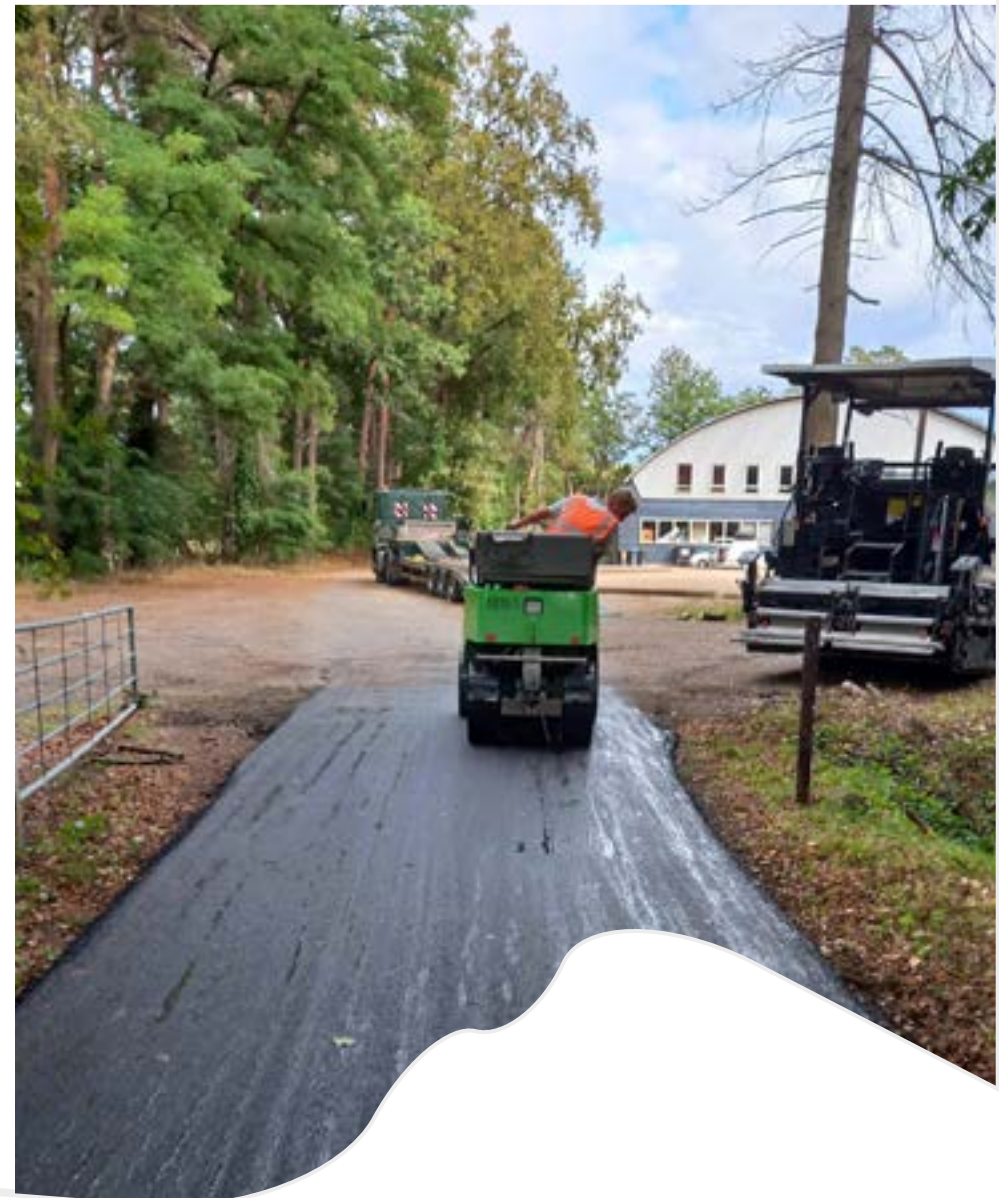
- *Mobiliteitsbeleid*, zoals de [Mobiliteitsvisie](#), het [Verkeersveiligheidsplan](#) en de [Fietsvisie](#). Dit beleid gaat over het aanpassen van wegen of toevoegen van nieuwe wegen. Waar dit wegenbeleidsplan gaat over het beheer en onderhoud van de bestaande wegen.
- *Groenambitieplan Enschede "Enschede één groot groen park"* en het [Water- en klimaatadaptatieplan](#): die inzetten op meer groen en minder verharding.



- Circulaire Economie, zoals het in voorbereiding zijnde Koersdocument Circulaire Economie. Die inzichten geeft in hoe wij moeten omgaan met het materiaalgebruik en de vervanging van materialen bij het wegbeheer.
- [Visie Landelijk Gebied](#). Deze visie heeft raakvlak met het beheer van de wegen, omdat de bermen in het landelijk gebied ook onder het wegbeheer vallen. Een opgave vanuit deze visie is duurzaam bermbeheer in het landelijk gebied. Duurzaam bermbeheer is ook een onderdeel van het Natuur- en Landschapsplan, dat op 21 maart 2023 is [vastgesteld](#) door het college. Daarnaast is duurzaam bermbeheer een maatregel uit de Natuurkansenkaart Enschede en uit de Natuurkansenkaart Erven Enschede.
- [Beleidsplan Openbare Verlichting](#) dat ingaat op de wijze waarop we onze wegen verlichten.
- [Gladheidbestrijdingsplan](#) dat specifiek gaat over het strooi beleid van de gemeente.

1.6 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk (2) blikken we terug op het wegenbeleidsplan 2020 -2023. Waarin we wat goed ging en wat we in dit wegenbeleidsplan beter kunnen doen. In hoofdstuk 3 behandelen we de strategische opgaven van Enschede en leggen de verbinding met het wegenbeleid. Dit vertalen we vervolgens in hoofdstuk 4 naar de kaders voor het wegbeheer in de komende 4 jaren (de doorlooptijd van dit nieuwe wegenbeleidsplan). Waarna we uitleggen in hoofdstuk 5 hoe we deze kaders buiten uitvoeren. De financiën rond het wegenbeleid behandelen we in het laatste hoofdstuk (6).



2. TERUGBLIK WEGEN- BELEIDSPLAN 2020-2023 KEUZES EN EFFECTEN

In dit hoofdstuk geven we een terugblik op het wegenbeleidsplan 2020-2023. Dit door een schets van de lijn van dit vorige wegenbeleidsplan (2.1) en een beknopte evaluatie in 2.2. Tot slot geven we in 2.3 in de conclusie aan wat we vanuit het vorige wegenbeleidsplan meenemen.

2.1 LIJN VORIGE WEGENBELEIDSPLAN

In het wegenbeleidsplan 2020 – 2023 legden de verbinding met de strategische opgaven van Enschede. Zo zetten we in op duurzaamheid door bijvoorbeeld verharding waar dat kan te vervangen voor groen. Ook kozen we voor een hogere kwaliteit van voet- en fietspaden in Enschede, vanuit het belang dat deze voet- en fietspaden hebben vanuit mobiliteit, een inclusieve stad en duurzaamheid.

We gaven onze partners zoals de Adviescommissie Cultuurhistorie, de (toenmalige) Wmo Raad en de Fietsersbond een meer nadrukkelijke adviesrol kregen in het wegbeheerproces, om meer gewicht te kunnen geven aan cultuurhistorie, toegankelijkheid en belangen voor fietsers. Bij deze ontwikkelingen vonden we het tegelijkertijd belangrijk dat we ons wegbeheer zorgvuldig bleven uitvoeren: veiligheid voor de weggebruiker en geen kapitaalvernietiging blijven de basisuitgangspunten van ons wegbeheer. Bij zowel het wegbeheer als het beheer en de vervangingen van infrastructurele kunstwerken zetten we ook in op assetmanagement.

In samenwerking met marktpartijen en instellingen zetten we gezamenlijk in op innovatie bij het wegbeheer en zo veel als mogelijk hergebruik van materialen.

2.2 DE EVALUATIE: VOORAL POSITIEVE EFFECTEN TE ZIEN

In deze paragraaf volgt een korte evaluatie van het wegenbeleid in de periode van het wegenbeleidsplan 2020-2023.

2.2.1. KWALITEITSNIVEAUS BEHAALD, ACHTERSTANDEN WEGGEWERKT

De *kwaliteitsniveaus* die we hebben afgesproken zijn:

- **Stadserf niveau hoog**
- **Kwaliteitsniveau basis voor de hele stad;** met uitzondering van de woonstraten met elementenverharding (niveau laag) Sinds 2020: voet- en fietspaden basis-plus (door vaker inspecties uit te voeren en daar waar schade is meteen over te gaan tot reparatie)
- **De infrastructurele kunstwerken zitten op niveau “veilig & functioneel”:** de inspecties, te nemen maatregelen en uitgevoerde maatregelen hebben geleid tot goede resultaten.

Om te meten of we de afgesproken kwaliteitsniveaus halen, voeren we jaarlijks een inspectie uit (de inspectieronde van 2021 is door corona vervallen), daardoor kunnen we alleen niet goed zien of we binnen de “bandbreedte” van de afgesproken kwaliteit vallen.

Resultaten inspectie wegen:

De eindresultaten van de in 2022 gehouden inspectie zijn hieronder opgenomen:

ONDERDEEL	AFGESPROKEN KWALITEITS-NIVEAU	UITKOMST INSPECTIE 2022/ DAADWERKELIJK NIVEAU
Centrum Onderhoud hoog	Hoog	Hoog
Hoofdwegen	Basis	Basis
Woongebied	Asfalt basis	Basis
	Elementen laag	Basis
Bedrijventerreinen	Basis	Basis
Buitengebied (Landelijk gebied)	Basis	Basis
Paden in Groengebieden en parken	Basis	Basis

Uit de inspectieresultaten komt naar voren:

- *Alle geïnspecteerde wegen zitten gemiddeld op het afgesproken kwaliteitsniveau;*
- *De achterstand die in het vorige wegenbeleidsplan te zien was bij wegen buitengebied en bij voetpaden in groengebieden, hebben we ingelopen. Wel zien we dat elementenverharding in groengebieden nog op een laag niveau zit. Dit is tegelijkertijd*

een klein areaal. Waarbij de schades vaak worden veroorzaakt door boomwortels. Hierin zoeken we de balans tussen het niet beschadigen van de bomen en het veilig houden van de paden.

- *Elementenverharding in woongebieden zit boven het afgesproken kwaliteitsniveau.* Namelijk ook op basis, waar kwaliteitsniveau laag is afgesproken. Uit de komende inspectie moet blijken of dit stabiel blijft of dat we op termijn toch gaan zien dat deze gebieden afzakken in kwaliteit.

2.2.2. INZET OP STRATEGISCHE DOELEN VERGROOT

De **nieuwe algemene kaders** wegen en infrastructurele kunstwerken. Hierbij was het doel om via een goed wegbeheer te blijven werken aan het vergroten inzet op de **strategische doelen** van de stad:

Daarin hebben we mooie resultaten bereikt door

- Minder verharding, daar waar mogelijk zijn wegen versmald en is overbodige verharding verwijderd (mede dankzij NK Tegelwippen) en omgevormd naar groen en/of waterberging.
- CO2-reductie middels innovatieve projecten, zoals de Assinkkloosterweg, waar een duurzaam alternatief voor cement en er CO2 reducerende asfaltmengels zijn toegepast.
- Het toepassen van nieuwe samenwerkingsvormen. Denk hierbij aan bouwteams waarbij gemeente en de aannemer in de ontwerpfase al intensief samenwerken aan het ontwerp. De kennis van de aannemer wordt zo optimaal benut en zo ontstaan slimme en mogelijk innovatieve oplossingen.



- Participatie: bij de start van projecten een goede afweging maken van de ruimte die er is voor participatie en de mate van invloed die verschillende betrokkenen hebben op het project.
- Samenwerking met [Hogeschool Saxion](#), [Universiteit Twente](#) en [Stichting Pioneering](#), ook op gebied van wegen en infrastructurele kunstwerken.
- Levensduur verlengende maatregelen door duurzame beschermlagen te gebruiken bij infrastructurele kunstwerken. Waardoor we minder snel materialen hoeven te vervangen en kapitaalvernietiging voorkomen.
- Samenwerking met uitvoering warmtebaanprojecten Ennatuurlijk, waarmee we werk met werk maken. We stemmen elk kwartaal onze meerjaren onderhoudsplannen af met Ennatuurlijk.

2.2.3. WEGEN EN INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN VEILIG GEHOUDEN EN KAPITAALVERNIETIGING VOORKOMEN

Het is ons de afgelopen periode goed gelukt om de **veiligheid te behouden** en **kapitaalvernietiging te voorkomen**. Dit is gelukt door met onder andere nutspartijen meerjarenplannen af te stemmen om werk met werk te kunnen maken. Door onze systematiek met wegininspecties (maatregeltoets), zijn we in staat om op het juiste moment, de goede onderhoudsmaatregelen te treffen. Daardoor gaat ons "kapitaal" die het wegenareaal is, zo lang mogelijk mee.

2.2.4. DE NIEUWE KADERS WERKEN

Daarnaast zijn er nieuwe specifieke kaders vastgesteld:

- De systematiek CROW "Wegbeheer 2019" geldt als uitgangspunt voor het wegbeheer. De systematiek heeft ertoe geleid dat we nu bezig zijn om assetmanagement in te voeren .
- Aan de nieuwe werkwijze met de adviescommissies is concreet invulling gegeven. Dat is een zoektocht om enerzijds de adviescommissies een goed rol te geven in het proces en anderzijds te zorgen dat de werklast voor de adviescommissies niet te groot wordt. Daarin hebben we met de Adviescommissie Cultuurhistorie, de Fietzersbond en de Commissie toegankelijkheid goede en werkbare afspraken kunnen maken. Daarover is [16 maart 2021 een brief gestuurd aan de Raad](#).



2.2.5. BESTUURLIJKE AANDACHTSPUNTEN OPGEPAKT

In de periode van het Wegenbeleidsplan 2020 – 2023 waren er een aantal moties met raakvlak tot het wegbeheer. Dit zijn onder andere:

- [Motie 'Een toegankelijk Enschede voor iedereen'](#)
- [Motie 'Onderzoek naar compenseren bezuiniging op onderhoud paden en wegen'](#);

Deze moties zijn opgepakt in de afgelopen periode, door:

- Op 12 oktober 2021 is [de wijze van invulling van deze moties in een brief aan de gemeenteraad op hoofdlijnen beantwoord](#).
- Rond toegankelijkheid van onze wegen leggen we zoals afgesproken wegbeheerprojecten voor aan de adviescommissie toegankelijkheid en geven deze commissie een actieve rol in ons wegbeheer (zie 2.13). Daarop aanvullend zijn – zoals opdragen in de motie – rondes in het Centrum gemaakt. Dit om te bekijken welke punten nog niet voldoende toegankelijk zijn. Die punten zijn opgepakt door beheer of worden op een later moment meegenomen in een lopend project. Daarop aanvullend heeft de commissie diverse stappen gezet om het probleem “aan de bron” aan te pakken, dat is veel effectiever dan achteraf oplossen. Zo helpen ze mee bij de Toetsingskaders openbare ruimte en werken ze aan het organiseren van “ervaringsrondes” en wijkscouwen.

- Rond de bezuinigingen op wegen en het voorkomen van lappendekens (kleine reparaties) concluderen we dat we door de vernieuwde werkwijzen en de flexibilisering van budgetten (2.1.6) de wegen op niveau kunnen onderhouden (zie 2.1.1). We blijven daarbij inzetten op het voorkomen van te veel lapwerk. Dit bijvoorbeeld door een andere wijze van aanbesteden van asfaltwerkzaamheden of door andere technieken en materiaalgebruik. De wegbelijningen controleren we vaker en herstellen we eerder. Hiervoor hebben we ook een speciale app ontwikkeld, waarmee we beter en sneller kunnen handelen.

2.2.6. FINANCIËLE AANPASSINGEN WERKEN

De volgende financiële besluiten zijn door de gemeenteraad als onderdeel van het raadsbesluit genomen:

- 6. *Voor de periode 2020-2023 (4 jaar) in totaal een investeringskrediet van 8 miljoen euro toe te kennen voor het vervangen van wegen en infrastructurele kunstwerken;*
- 7. *De “reserve nog uit te voeren werkzaamheden” bij nog niet gereedkomen van groot onderhoud wegen door bepaalde omstandigheden einde van het boekjaar te gebruiken;*
- 8. *Een voorziening voor “groot onderhoud infrastructurele kunstwerken” in te stellen om fluctuaties in het groot onderhoud door de jaren heen op te kunnen vangen binnen de financiële kaders.*

Gevolgen van deze besluiten:



Deze besluiten hebben een positieve uitwerking gehad op de uitvoering van het wegbeheer. Waar we in het verleden waren “gebonden” aan jaarbudgetten, is het door de flexibilisering mogelijk om makkelijker budgetten mee te nemen. In het beheer hebben veel partners een rol hebben en moet er ruimte zijn en blijven voor participatie. Verder is er een grote mate van afhankelijkheid van “derden” is en is er een grote druk is op het personeelbestand. In deze omstandigheden helpt het enorm om makkelijker werk mee te nemen over de jaargrens. Dit heeft ertoe geleid dat we ons minder laten leiden door de financiële systemen en meer door wat Enschede en de samenleving nodig heeft. Daardoor konden we onze budgetten effectiever inzetten.

2.3 CONCLUSIE: WE ZETTEN DE LIJNEN UIT HET WEGENBELEIDS- PLAN 2020-2023 GROTENDEELS DOOR

In het algemeen concluderen we uit de evaluatie dat we met het wegenbeleidsplan 2020 – 2023 een goede basis hebben gelegd voor meer opgavegericht wegbeheer in Enschede. Waarbij we ook onze budgetten flexibeler en beter passend bij de leefwereld (de uitvoering van het wegbeheer) hebben vormgegeven. We zetten daarom met dit nieuwe wegenbeleidsplan de lijnen uit het wegenbeleidsplan 2020-2023 grotendeels door.

Uit de voorgaande evaluatiepunten nemen we in elk geval de volgende punten mee voor dit nieuwe wegenbeleidsplan:

- *We willen de kwaliteitsniveaus handhaven.* De kwaliteitsniveaus passen nog goed bij de (strategische doelen van de) stad . Daarnaast zien we aan de langjarige trend dat het ons lukt de niveaus te halen en waar nodig bij te sturen.
- *Als het gaat om de inzet op de strategische doelen hebben we mooie resultaten bereikt.* In het volgende hoofdstuk maken we een vertaling naar de huidige strategische opgaven én gaan we nader in op wat mogelijk is om eerdere mooie resultaten te versterken én beter meetbaar te maken door er concrete doelen aan te verbinden.
- *De werkwijze met de adviescommissies was plezierig en werkbaar:* er is een goed evenwicht gevonden tussen een realistische tijdsinvestering van de mensen die in de commissies (veelal vrijwillig) werken en tussen het uitoefenen van invloed waar nodig.
- *De flexibilisering van budgetten nemen we ook mee.* Want het geeft ruimte om te sturen op onze opgaves en koppelkansen.

3. BIJDRAGE AAN DE STRATEGISCHE OPGAVEN VANUIT HET WEGBEHEER WAT WILLEN WE BEREIKEN

In Enschede zijn in 2022 vier strategische opgaven benoemd waaraan we de komende jaren werken. Dit zijn Aantrekkelijk Enschede, Groen duurzaam Enschede, Inclusief Enschede en Open Enschede. Waarmee we ook werken aan het versterken van de identiteit van Enschede. Deze opgaven zijn ook verwoord in de [Gemeentebegroting 2023 Enschede](#), waarbij ook de bijbehorende indicatoren en doelen zijn benoemd. Vanuit het wegbeheer dragen we bij aan de realisatie van deze opgaven. In dit hoofdstuk lichten we de opgaven op hoofdlijn toe, waarbij we ons vooral richten op wat dit betekent voor het wegbeheer in Enschede.



3.1 AANTREKKELIJK ENSCHEDE - BESTAANDE RUIMTE

Onder aantrekkelijk Enschede werken we aan baankansen; het aantrekken, vasthouden en ontwikkelen van talent en het zorgen dat de bestaande stad vitaal is.

Betekenis van deze opgave voor het wegbeheer:

- *We zorgen dat de basis rond het wegbeheer op orde is, waarbij we blijven inzetten op comfort, veiligheid en aanzien van de wegen en infrastructurele kunstwerken. Om te zorgen dat Enschede aantrekkelijk is en blijft.*
- *We onderhouden de wegen en infrastructurele kunstwerken op het met de gemeenteraad afgesproken kwaliteitsniveau.*
- *We werk blijven maken van de verkeersveiligheid op onze wegen. Dit in samenhang met mobiliteitsopgaven.*
- *We zetten actief in op landelijke ontwikkelingen, zoals 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor de bebouwde kom.*
- *Enschede bereikbaar houden. Bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden en projecten.*
- *We bieden baankansen en zetten in op SROI. Zowel bij Onderhoud Enschede als bij aannemers worden aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen geboden.*
- *We gaan studenten civiele techniek aantrekken, die als bijbaan kunnen werken bij Stadsdeelbeheer en in het wegbeheer. Zo brengen we het werken bij de gemeente Enschede onder de aandacht en proberen we talenten meer vast te houden. Dit is nodig vanwege het beperkte aantal civiele techniek studenten en de grote uitstroom komende jaren bij de gemeente Enschede.*



3.2 GROEN EN DUURZAAM ENSCHEDE

Via deze opgave zorgen we dat Enschede klimaatbestendig, water robuust, groen en biodivers is. Ook werken we aan een klimaatneutraal en circulair Enschede.

Betekenis van deze opgave voor het wegbeheer:

- *We werken aan het groenblauwer maken van Enschede via het wegbeheer.* Waarbij we bijvoorbeeld overbodige verhardingen verwijderen en streven naar meer biodiversiteit in het bermbeheer. Dit mede vanuit het doel om in 2050 als Enschede volledig Klimaatrobuust te zijn. Dit betekent tegelijkertijd dat ontwikkelingen altijd moeten leiden tot een hogere klimaatadaptiviteit en een groenere omgeving.
- *We streven naar 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken in 2030 en volledig circulair in 2050.* Dit omvat het bevorderen van recycling, hergebruik en andere circulaire benaderingen binnen de wegeninfrastructuur, met als uiteindelijke doel het realiseren van een duurzaam en efficiënt gebruik van grondstoffen.
- *In 2030 moeten we 55% minder CO2 gebruiken t.o.v. 1990.* Bijvoorbeeld door gebruik van elektrische voertuigen en gereedschap. Of het gebruik van grondstoffen die minder CO2 uitstoten in de productie. (bijvoorbeeld lage temperatuur asfalt). Belangrijk hierbij is dat we als gemeente wel in staat zijn te meten hoeveel CO2 we nu uitstoten bij alle werkzaamheden en die kunnen vergelijken met de hoeveelheid CO2 die we in 1990 zouden hebben uitgestoten. Hiervoor worden nu standaard alle civiele werken die worden uitgevoerd voorzien van een CO2 berekening. Hierdoor zijn we in staat een betere afweging te maken in de benodigde investeringen die we moeten doen om de CO2 doelstelling te halen.

- *We zien tegelijkertijd ook het effect van stijgende loon en materiaalkosten.* Bijvoorbeeld als gevolg van inflatie en de energieprijzen ontwikkelingen.
- *We zien tegelijkertijd ook dat aannemers grote investeringen moeten doen om de omslag naar bijvoorbeeld elektrische voertuigen te maken.* Daarbij helpt het als ze "zekerheid" hebben over het meerjarig investeringsvolume.



3.3 INCLUSIEF ENSCHEDE

Onder de opgave inclusief vallen thema's als de mogelijkheid voor elke inwoner tot financiële zekerheid en stabiliteit en het maken van keuzes die gezond leven gemakkelijker maken. Ook valt hieronder de mogelijkheid voor elke inwoner om zich optimaal te ontwikkelen.

Betekenis van deze opgave voor het wegbeheer:

- *We zorgen voor toegankelijke wegen, voet- en fietspaden.* Zodat ze voor iedereen goed toegankelijk zijn. Of je nu minder goed ter been bent, in een rolstoel zit of met een kinderwagen wandelt. We zorgen bijvoorbeeld voor logische verlaagde oversteekplekken bij voetpaden.
- *We dragen vanuit het wegbeheer actief bij aan een gezondere leefomgeving.* Bijvoorbeeld op het gebied van de gezondheidsbescherming door de inzet van geluidsarmere materialen om zo geluidsoverlast te beperken of door gebruik van materialen die het milieu minder belasten. Of op het gebied van de gezondheidsbevordering door te zorgen voor betere voet- en fietspaden, waardoor inwoners eerder gaan/langer blijven lopen of fietsen.



3.4 OPEN ENSCHEDE

Vanuit de opgave open Enschede zetten we in op Enschede als mensgerichte, netwerkende en responsieve organisatie. Waarbij we Enschede zien als een digitale gemeente.

Betekenis van deze opgave voor het wegbeheer:

- *We zetten in op innovatie.* Dit doen we door zelf te zoeken naar nieuwe innovatieve toepassingen en onze aannemers en ingenieursbureaus hierin te stimuleren en samenwerken met regionale en landelijke kennisinstellingen. Waarbij we ook kijken naar wat toekomstige ontwikkelingen van ons wegbeheer vragen. Denk daarbij aan bijvoorbeeld auto's met automatische verkeersbordherkenning of zelfs zelfrijdende auto's. Tegelijkertijd onderzoeken we ook nieuwe productontwikkelingen, data-inzet en nieuwe (geautomatiseerde) analyse mogelijkheden.
- *We vinden participatie belangrijk.* Samen met inwoners, ondernemers en instellingen gaan we vanuit de [Participatieverordening gemeente Enschede](#) aan de slag met ons wegbeheer. Waarbij we de adviesraden in positie zetten en per project bekijken hoe we participatie optimaal vormgeven en welke rol de wijk- en dorpsraden daarin spelen.
- *We werken aan het (nog) eenvoudiger maken van het (digitaal) doen van meldingen openbare ruimte, waaronder ook de wegen vallen.* Daar waar inwoners iets aantreffen wat niet in orde is bij wegen, fietspaden, voetpaden en infrastructurele kunstwerken, kunnen ze eenvoudig melding doen, komt de melding sneller bij de juiste behandelaar terecht en kunnen inwoners gemakkelijker volgen wat er met hun melding wordt gedaan.

Bovenstaande paragrafen geven enkele voorbeelden van de manieren waarop we vanuit het wegbeheer bijdragen aan de opgaven. In het algemeen geldt dat we er vanuit wegbeheer altijd naar streven om zo optimaal mogelijk (binnen de bestaande kaders) bij te dragen aan de realisatie van de opgaven.



4. DE OPGAVEN VERTAALD NAAR PRINCIPES EN KADERS VOOR HET WEGBEHEER

In dit hoofdstuk geven we de vertaling van strategische opgaven uit hoofdstuk 3 naar concrete kaders. Dit doen we per strategische opgave, waarbij we ook de lessen uit de evaluatie uit hoofdstuk 2 meenemen.

TOELICHTING KADERS

We geven in de volgende paragrafen per kader aan of het gaat om een:

DOORZETTING: Dit is een kader die we meenemen (doorzetten) vanuit het wegenbeleidsplan 2020 – 2023. Uiteraard hebben we deze kaders wel geactualiseerd naar de huidige situatie.

INTENSIVERING: Dit zijn kaders die ook in het vorige wegenbeleidsplan al werden genoemd, maar waar we in dit wegenbeleidsplan extra op inzetten of aangescherpte kaders voor opnemen.

NIEUW: Deze kaders zijn nieuw ten opzichte van het wegenbeleidsplan 2020–2023. Deze zijn bijvoorbeeld opgenomen vanuit de strategische opgaven of andere nieuwe inzichten of innovaties.



4.1 AANTREKKELIJK ENSCHEDE

Vanuit de strategische opgave “Aantrekkelijk Enschede” hanteren we de volgende kaders voor het wegbeheer in Enschede.

4.1.1. WE HANTEREN ALS KWALITEITSNIVEAUS: STADSERF HOOG, FIETS- EN WANDELPADEN BASIS PLUS, ELEMENTEN WOONSTRATEN OP LAAG EN VERDER ALLES OP BASIS - DOORZETTING

We zetten daarmee de kwaliteitsafspraken* van het vorige wegenbeleidsplan 2020–2023 voort. Dit doen we uit afweging van het gewenste beeld buiten, de strategische opgaven, veiligheid en financiële middelen. Vertaald in een overzicht betekent dit dat we de wegen op de volgende kwaliteitsniveaus (blijven) onderhouden:

ONDERDEEL	KWALITEITSNIVEAU
Stadserf	HOOG
Fiets- en voetpaden	BASIS PLUS
Rest van de stad	BASIS
Uitzondering: Elementenverhardingen woonstraten (klinkers)	LAAG

*In bijlage 1 vindt u een verbeelding van de kwaliteitsniveaus asfalt en elementenverharding.

4.1.2. WE ZETTEN IN OP VEILIGHEID, HET VOORKOMEN VAN KAPITAALVERNIEGING EN HEBBEN MEER AANDACHT VOOR COMFORT EN AANZIEN - DOORZETTING

Ook met dit wegenbeleidsplan zetten we weer in op behoud van veiligheid en het voorkomen van kapitaalvernietiging. Dit door de wegen op het afgesproken niveau te onderhouden en te voorkomen dat er te grote schades ontstaan. Tegelijkertijd hebben we ook weer meer aandacht voor comfort en het aanzien van de weg. Dit door bijvoorbeeld op asfaltwegen een balans te vinden tussen kleine reparaties en het beeld van de weg.

4.1.3. INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN HOUDEN WE VEILIG, SCHOON EN FUNCTIONEEL - INTENSIVERING

In deze paragraaf geven we een toelichting op het beheer en onderhoud van infrastructurele kunstwerken. Dit doen we via de volgende stappen:

Onderhoudsniveau

We houden de infrastructurele kunstwerken veilig, schoon en functioneel. Daarbij inspecteren we nu ook aanvullend de creatieve beschilderingen op de infrastructurele kunstwerken (zie onderdeel schouwen).

Inspecties

De gemeente Enschede kent verschillende soorten inspecties, waarmee schadebeelden en/of andersoortige problemen bij infrastructurele kunstwerken worden opgenomen. De resultaten van deze inspecties worden vastgelegd in een beheersysteem. Middels het gestructureerd vastleggen van de inspectieresultaten en beheerinformatie in het

beheersysteem kan het kunstwerkenbestand, nu en in de toekomst, op zorgvuldige wijze worden beheerd. Dit borgt de gemeente Enschede door hanteren van onderstaand inspectieregime (dit is grotendeels een voortzetting van de bestaande werkwijze):

Schouwen

Wanneer dit nodig is voor veiligheid van de gebruiker worden kunstwerken (tweemaal) per jaar gereinigd. Tijdens deze werkzaamheden wordt een aanvullende schouw uitgevoerd. Een schouw betreft een visuele inspectie voor het signaleren van (acute) bedreigingen voor de gebruiksveiligheid. Hierbij kan ook worden aangegeven of een aanvullende inspectie (instandhoudingsinspectie, technische inspectie, etc.), buiten de reguliere inspectie om, door een specialistisch bedrijf noodzakelijk is.

Een onderdeel wat hier **nu aan wordt toegevoegd** is de inspectie van creatieve kunstwerken (hierna schilderingen) op een aantal civiele kunstwerken (hierna tunnels).

De voornaamste reden om de tunnels van kunstschilderingen te voorzien is het verhogen van de sociale veiligheid. Dit heeft twee oorzaken: enerzijds wordt het een aangenamer omgeving omdat er minder grote grijze wanden zijn, anderzijds werkt het preventief tegen het plaatsen van (illegale) graffiti (in aanzienlijke mate). Samen met andere maatregelen (snoeien, verlichting) vergroot het daarmee de kwaliteit van de tunnel voor de fietser.

Daarnaast zijn er twee locaties waar een wijkinitiatief heeft gezorgd voor algemene verfraaiing van een tunnel.

Deze schilderijen willen we graag in stand houden en tijdens de schouw wordt ook de staat van beschikking meegenomen en waar nodig worden maatregelen getroffen. We houden een schildering na aanbrengen zeker 10 jaar in stand. Vervolgens te kijken wat de staat van de schildering is en afhankelijk daarvan het onderhoud een aantal jaar te verlengen. Mocht de schildering in te slechte staat geraken, dan is te overwegen de schildering te vervangen in plaats van te repareren.

Instandhoudingsinspectie

Een instandhoudingsinspectie is een visuele inspectie van het functioneren van de belangrijkste onderdelen. Hier worden de gebreken opgespoord, die direct of op korte termijn onveilige situaties kunnen geven of die de werking van het kunstwerk beïnvloeden. Ook actualiseren we de onderhoudsbudgetten aan de hand van de verwachte onderhoudsbehoefte van de kunstwerken vanuit deze inspectie.

Hoe vaak we een kunstwerk inspecteren is afhankelijk van het soort kunstwerk, het gebruik en de gebruikte materialen én daarmee de risico's. De gemeente Enschede hanteert hiervoor de volgende **inspectiestrategie**:

De volgende objecten worden 1 keer per 2 jaar geïnspecteerd:

- Houten bruggen
- Betonnen bruggen (in het werk gestort)
- Tunnels
- Steigers
- Stalen bruggen

De volgende objecten worden 1 keer per 4 jaar geïnspecteerd:

- Viaducten
- Betonnen bruggen (voorgespannen liggers)
- Duikers
- Geluidsmuren
- Stuwen
- Keermuren
- Walmuren

Technische inspectie

Een technische inspectie betreft het uitvoeren van metingen en de benodigde proeven. Dit vanuit de geldende normen, veiligheid en staat van onderhoud. Ook controleren we daarbij of we nog voldoen aan ontwerp- en gebruikseisen. Een technische inspectie wordt in veel gevallen geadviseerd wanneer tijdens de instandhoudingsinspectie schadebeelden worden geconstateerd waarbij de oorzaak niet eenduidig kan worden vastgesteld.



Zowel vanuit de instandhoudingsinspectie als vanuit de technische inspectie kan de uitkomst zijn dat er nog meer specifiek onderzoek van een object nodig is om een uitspraak te kunnen doen over bijvoorbeeld de restlevensduur of de (resterende) draagkracht.

4.1.4. CULTUURHISTORIE ALS AFWEGINGSKADER - DOORZETTING

Cultuurhistorie vormt een afwegingskader in ons wegbeheer en de realisatie van onze wegbeheerprojecten. Dit net als in het wegenbeleidsplan 2020-2023. We vinden cultuurhistorie namelijk belangrijk, omdat het bijdraagt aan de identiteit en aantrekkelijkheid van Enschede. Onze cultuurhistorie vertelt wie we zijn en waar we als Enschede vandaan komen. In de praktijk doen we dit door raadpleging van de cultuurhistorische waardenkaart en zo nodig het inwinnen van aanvullend advies. Zoals via de Gemeentelijke Adviescommissie Omgevingskwaliteit, waarin ook de (voormalige) Adviescommissie Cultuurhistorie en Monumentencommissie deelnemen.

Vragen die daarbij relevant zijn:

- Staat het gebied waarin de weg ligt op de cultuurhistorische beleidskaart of waardenkaart?
- Of is er een andere reden waarom cultuurhistorie hier een rol speelt?
- Welke waarden zijn toegekend aan het gebied?
- Welke materialen zijn toegepast in welke vorm en hoe de weg past in de omgeving?
- Aan de hand van deze vragen en het aanvullende advies nemen we de uitgangspunten voor cultuurhistorie mee in het programma van eisen voor een project.

4.1.5. WE HOUDEN ENSCHEDE BEREIKBAAR

TIJDENS WERKZAAMHEDEN - DOORZETTING

Enschede heeft 1.700 straten. Er wordt daarom altijd wel ergens aan de weg gewerkt. Tijdens de werkzaamheden houden we de stad bereikbaar. Dat is een puzzel die de hulpdiensten en onze bereikbaarheidscoördinator elke week samen leggen. Een goed onderhouden wegennetwerk met een goede doorstroming draagt bij aan een aantrekkelijk Enschede. Dit doen we onder andere door:

- Inzet op dynamisch verkeers- en mobiliteitsmanagement (zie onderdeel 5.5 van de [Mobiliteitsvisie Enschede](#)) gecombineerd met:
- Inzet van de bereikbaarheidscoördinator, die zorgt dat werkzaamheden goed op elkaar zijn afgestemd, zodat tijdens werkzaamheden de stad voldoende bereikbaar blijft.
- Afwegingen bij de uitvoering van projecten en het dagelijks beheer en onderhoud van de wegen en infrastructurele kunstwerken.
- Heldere communicatie over de wegwerkzaamheden die we uitvoeren. Bijvoorbeeld via de [nieuwsberichten met actuele werkzaamheden](#) op de website van de gemeente.



4.2 GROEN EN DUURZAAM ENSCHEDE

Vanuit de strategische opgave “Groen en duurzaam Enschede” hanteren we de volgende kaders:

4.2.1. WE GAAN MEER CIRCULAIR WERKEN (DUURZAAM) - INTENSIVERING

Nederland heeft zich ten doel gesteld in 2050 volledig circulair te zijn met als tussendoel 50% minder gebruik van primaire/niet hernieuwbare grondstoffen in 2030. De urgentie is gezien de geringe tijd tot 2030 hoog. Vanuit het wegbeheer hebben we een belangrijke rol in het behalen van de doelen. Dit vanuit onze gemeentelijke rol als ontwerper, vormgever, inrichter en beheerder van de openbare ruimte. Voor wegbeheer is het daarom van belang om circulariteit als criterium mee te nemen. Dat doen we onder andere door:

- We kiezen bewuster voor duurzaamheid en circulaire economie: in het proces van vormgeving en ontwerp en bij de aanbesteding.
- We onderzoeken of we een digitale en fysieke grondstoffenbank op kunnen zetten om zo circulair mogelijk te werken. Zowel in het materiaalgebruik als de uitvoering van het beheer en onderhoud (materieel) bij de wegen.
- We doen volop mee aan onderzoeken en experimenten en pilots. Bijvoorbeeld door het experimenteren met nieuwe materialen, zoals CO2 negatief asfalt. Of door het aangaan van meerjarige contracten waarin we circulariteit en CO2 reductie een standaard onderdeel van de uitvraag laten zijn.
- We dragen bij aan het opzetten van een marktdialoog om samen met marktpartijen te spreken over nieuwe werkwijzen, gezichtspunten en gezamenlijke ambities, waar circulariteit en duurzaamheid bij horen.

Binnen de gemeente Enschede zijn belangrijke stappen gezet in het meetbaar maken van zogenaamde CO2-calculaties. Hierbij zijn we binnen een paar maanden al uitgegroeid tot landelijke koploper en wordt onze kennis op dit gebied nu landelijke uitgerold via landelijke samenwerkingsverbanden.

4.2.2. WE VERGROENEN WAAR MOGELIJK DOOR OVERBODIGE VERHARDINGEN TE VERWIJDEREN - DOORZETTING

We dragen vanuit het wegbeheer actief bij aan de doelen en ambities rond het vergroenen en klimaatrobuuster maken van Enschede. Zoals verwoord in het [Groenambitieplan Enschede “Enschede één groot groen park”](#) en het [Water- en klimaatadaptatieplan Enschede “Verder bouwen aan een groen- blauw Enschede”](#).

Bijvoorbeeld door:

- Het vervangen van overbodige (delen van) verhardingen voor meer kwalitatief openbaar groen. Zowel in de projecten die we uitvoeren vanuit het wegbeheer, als door afzonderlijke acties zoals als het jaarlijkse [NK Tegelwippen](#).
- Het afkoppelen van wegen van de riolering en het regenwater opvangen in het naastgelegen groen.

4.2.3. WE ONDERZOEKEN OF WE DE BERMEN IN HET LANDELIJK GEBIED

BLIJVEND DUURZAAM KUNNEN BEHEREN (DUURZAAM)

De bermen in het landelijke gebied maken deel uit van de weg en het wegbeheer. Vanuit de strategische opgave Groen duurzaam Enschede willen we de biodiversiteit verhogen. De bermen in het landelijk gebied hebben niet alleen infrastructurele functie, ze zijn een belangrijke drager van de biodiversiteit. Door een deel van deze bermen op een andere wijze te beheren (maaïen en afvoeren maaisel), kunnen ze mogelijk een schakel vormen in het herstel van de biodiversiteit. Een schakel die met 600 kilometer aan bermen het gehele buitengebied tot in de haarvaten omvat. Hiermee dragen we bij aan de realisatie van de ambities van de Visie landelijk gebied en het Groenambitieplan Enschede "Enschede één groot groen park". In 2024 werken we dit vanuit de visie landelijk gebied uit en doen een pilot.

4.2.4. WE ZETTEN IN OP EEN GOEDE AANSLUITING OP DE ENERGIETRANSITIE - INTENSIVERING

De energietransitie legt een druk op de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door de ondergrondse kabels en leidingen en aangepaste infrastructuur die hiervoor nodig zijn. Maar ook zien we dat de recente energiecrisis invloed heeft op de kosten van het wegbeheer. We zetten hierop in door:

- De samenwerking met nutspartijen te intensiveren.
- Langer vooruit te kijken naar wat er moet gebeuren aan wegonderhoud om zo meekoppelkansen met nutspartijen te vergroten.
- Beter inzicht en sturing op projecten. Dit door aan te sluiten op het systeem Totallink. Waarmee we de projectinformatie ontsluiten, die nodig is voor een goede actuele projecten- en capaciteitsplanning voor het fysieke domein (zie ook gemeentebegroting 2023-2026).



4.3 INCLUSIEF ENSCHEDE

Voor "Inclusief Enschede" hanteren we de volgende kaders voor het wegbeheer in Enschede:

4.3.1. WE HOUDEN ONS AAN DE GELUIDSNORMEN - INTENSIVERING

Bij een gezonde leefomgeving, hoort een leefomgeving waar mensen niet te maken hebben met te veel geluid. Wat "te veel" is, is voor wegen vanaf 50 km en hoger vastgelegd in de Wet geluidhinder. Met de komst van de omgevingswet gaat de systematiek van de Wet geluidhinder ook gelden voor 30 km wegen. Wat betekent dat er ook voor de meeste 30 km wegen een zogenaamde "monitoringsplicht" gaat gelden. Zoals die nu ook al geldt voor de wegen van 50 km en hoger. Dit betekent dat we 30 km wegen ook moeten toetsen aan de geluidsnormen. Daardoor kan het zijn dat we ook voor deze wegen en/of woningen langs deze wegen voorzieningen moeten treffen.

Tegelijkertijd vindt er een ontwikkeling plaats waarbij we mogelijk vaker wegen inrichten als 30 km weg. We richten deze wegen vaak in met klinkers, omdat deze wegen moeten uitnodigen tot rustig rijden. Bij het toepassen van standaard (gebakken) klinkers leidt dit tot een toename van geluid met ca. 3 dB ten opzichte van standaard asfalt. Om dit effect op te vangen kan er bijvoorbeeld voor worden gekozen om zogenaamde "stille klinkers" toe te passen.

- Ons beleidskader is dat we ons houden aan de geluidsnormen en kijken of toepassing van andere materialen (bijvoorbeeld “stille klinkers”) zoveel mogelijk geluidstoename kunnen voorkomen.
- De komende jaren onderzoeken we hiervoor of we materialen kunnen toepassen in 30km zones, die snelheid verlagend werken en tegelijkertijd niet of beperkt geluid verhogend werken in verhouding tot asfalt.

4.3.2. WE ZORGEN VOOR TOEGANKELIJKE EN GOED ONDERHOUDEN EN INGERICHTE VOET- EN FIETSPADEN - DOORZETTING

We zetten in op gezondheid en stimuleren het fietsgebruik en wandelen. Daarom onderhouden we voet- en fietspaden op een basis plus niveau. Wat betekent dat we deze paden vaker controleren en sneller pleksgewijs herstellen dan de wegen die we op een basisniveau onderhouden.

- Vanuit de Fietzersbond Enschede en/ of de Adviescommissie Toegankelijkheid kwamen onder andere de volgende aandachtspunten naar voren:
 - De toename van de fietssnelheid én de breedte van fietspaden voor bijvoorbeeld bakfietsen, scootmobielen en handbikes.
 - Belijning langs fietspaden in het buitengebied waar geen verlichting is. Dit omdat in het donker het verschil tussen de weg en de berm niet altijd even goed zichtbaar is. Waar nodig nemen we dit mee in de toetsingskaders openbare ruimte in samenwerking met deze partijen.

- Voldoende contrast, zodat mensen die minder goed zicht hebben toch kunnen zien waar de stoep eindigt en de weg begint. Dit kan bijvoorbeeld door een lijn aan te brengen op de plek waar de stoep eindigt en de weg begint bij een verlaagde oversteekplaats.
- Een punt van aandacht is het goed helder maken van blinde geleide lijnen, zodat mensen daar geen obstakels (zoals fietsen) neerzetten.
- We zetten in op de toegankelijkheid van onze voet- en fietspaden voor bijvoorbeeld mensen met een beperking. Dit doen we in samenwerking met de Adviescommissie Toegankelijkheid. Hiervoor hebben we al de Toetsingskaders openbare ruimte aangevuld met inrichtingseisen op het gebied van toegankelijkheid. Deze vullen we waar nodig nog aan met aanpassingen vanuit de adviescommissie, bijvoorbeeld op de hierboven genoemde aandachtspunten.
- We gaan schouwen houden met leden van de Adviescommissie Toegankelijkheid.

Zowel de fietzersbond als de Adviescommissie Toegankelijkheid streven er naar om zoveel mogelijk “aan de voorkant” hun aandachtspunten mee te geven, zodat ze minder op projectniveau hoeven “in te grijpen”. Dat lukt steeds beter, doordat we goed contact hebben en ook meer met die blik naar het wegbeheer kijken. Ook organiseert de Adviescommissie Toegankelijkheid de komende tijd zelf initiatieven om de bewustwording rond dit onderwerp te vergroten.



Afbeelding: Voorbeeld van een schouw

4.4 OPEN ENSCHEDE EN UITVOERING

We werken aan de strategische opgave "Open Enschede" via de volgende kaders:

4.4.1. WE ZETTEN IN OP ASSETMANAGEMENT (OPGAVEGERICHT WERKEN). MET DE "WEGBEHEER 2019" SYSTEMATIEK VAN HET CROW ALS BASIS - **INTENSIVERING**

In Enschede streven we ernaar om assetmanagement verder te implementeren in ons wegbeheer. Dit houdt in dat we de wegen en infrastructurele kunstwerken optimaal beheren en onderhouden. Hierbij streven we naar een goede balans tussen prestaties, risico's en kosten. We vertalen de vier opgaven voor Enschede, evenals onze doelen en ambities zoals beschreven in hoofdstuk 3, naar concrete acties voor alle aspecten van ons wegbeheer. Dit wegenbeleidsplan biedt de bestuurlijke en beleidsmatige richting voor verdere uitwerking.

Als kader geldt:

- We zetten in op de landelijke in ontwikkeling zijnde systematiek rond assetmanagement bij het beheer van wegen en infrastructurele kunstwerken.
- Tot het moment dat deze nieuwe Beheersystematiek volledig is ontwikkeld, volgen we de landelijk vastgestelde wegbeheersystematiek 2019 van het CROW, die ons meer passende maatwerk mogelijkheden biedt.
- We zitten in een traject om assetmanagement vorm te geven binnen de overige "assets" in de openbare ruimte, zodat we in de toekomst nog beter integrale afwegingen kunnen maken.

Assetmanagement is het optimaal beheren en onderhouden van de openbare ruimte.

De strategische opgaves zijn bepalend voor de balans tussen beleid, prestaties, risico's en kosten.

Prioriteiten voor de assets worden integraal vastgesteld.

4.4.2. WE OPTIMALISEREN HET BEHEER VAN (VERKEERS-)BORDEN EN WEGBELIJNINGEN IN VERBAND MET ONTWIKKELING VAN SLIMME AUTO'S - **NIUW**

Dit doen we onder andere door te gaan werken met een nieuw bebordingenbeheersysteem met slimme inspectie. Dit systeem kan via inspectie vanuit een rijdende auto in beeld brengen of er borden ontbreken en of er beheer aan de borden nodig is. Daarnaast inspecteren we de belijningen en zorgen dat deze duidelijk en op basisniveau blijven. Deze maatregelen zijn ook nodig om gereed te zijn voor innovaties of al bestaande technieken rond slimmere auto's, zoals 'lane-keeping' systemen, automatische wegbebording uitlezing voor bijvoorbeeld 'adaptive cruise-control' of zelfrijdende auto's.

4.4.3. WE NEMEN VERKEERSVEILIGHEID MEE ALS AFWEGING

BIJ BEHEERPROJECTEN - DOORZETTING

Bij het maken van reguliere onderhoudsplanningen, zijn verkeersveiligheid en risicolocaties belangrijke onderwerpen die aandacht krijgen. Daarmee is verkeersveiligheid een onderwerp wat vroeg het proces van beheer en onderhoud wegen wordt meegewogen, dit is in lijn met het verkeersveiligheidsplan wat in de eerste helft van 2023 is vastgesteld.

4.4.4. PARTICIPATIE EN ADVIESRADEN.... DOORZETTING

Participatie vinden we belangrijk. We zetten hier bij het wegbeheer via verschillende sporen op in. Bijvoorbeeld door:

- **Participatieniveau bepalen:** Vooraf aan alle ontwikkelingen en projecten bepalen we mede vanuit de [Participatieverordening Gemeente Enschede](#) het participatieniveau. Oftewel: welke ruimte is er voor de samenleving om te participeren in het traject, welke partijen hebben daarin een rol en wat zijn de kaders en spelregels die we daarbij hanteren. Hierin nemen we de wijk- en dorpsraden mee.
- **Adviesraden actieve rol:** We geven in elk geval de volgende [adviesraden](#) een actieve rol:
 - *De Adviescommissie Toegankelijkheid:* om ons scherp te houden op de inclusieve samenleving en toegankelijke wegen voor iedereen.
 - *De Fietzersbond:* vanuit onze mobiliteitsopgaven, duurzaamheid en het bevorderen van gebruik van de fiets.
 - *De Adviescommissie Omgevingswet* (in oprichting), waarin ook de (voormalige) Adviescommissie Cultuurhistorie is/ wordt ondergebracht: Om goede afwegingen rond cultuurhistorie te maken.

Deze adviesraden leggen we onze projectenlijst voor om hier een advies op te geven. Of we maken met hen vooraf afspraken over de inrichtingseisen voor projecten, bijvoorbeeld door de [Toetsingskaders openbare ruimte Enschede](#) aan te vullen. *Rond de andere adviesraden bepalen we per project of soort werk of zij een actieve rol moeten of kunnen vervullen.*

- *We werken samen met kennisinstellingen en ondernemers, bijvoorbeeld rond innovatie of duurzaamheid.* We werken samen met de kennisinstellingen, zoals de Universiteit Twente en Saxion Hogeschool, Stichting Pioneering of ondernemers. Met hen zoeken we naar innovaties in het wegbeheer of mogelijkheden om stappen te zetten op het gebied van duurzaamheid.

4.4.5. WE BLIJVEN INZETTEN OP FLEXIBELE BUDGETTEN - DOORZETTING

In het Wegenbeleidsplan 2020-2023 hebben we ingezet op de flexibilisering van budgetten. Deze lijn zetten we in dit wegenbeleidsplan door, omdat we zien dat deze flexibilisering een positief effect heeft (zie hoofdstuk 2)

5. HOE WE DIT UITVOEREN

5.1 ASSETMANAGEMENT

Assetmanagement vormt onze basis waarop we het proces van het wegbeheer vormgeven. Assetmanagement is een landelijke term en systematiek. Het is vergelijkbaar met het opgabegericht werken met strategische opgaven, zoals we die in het beleid en de visies van de gemeente Enschede hanteren. We vertalen via assetmanagement de wettelijke taken, risico's, bestuurlijke wensen en strategische opgaven naar de concrete uitvoering buiten. Dit vraagt ook heldere definities, aanpassing van denk- en werkwijzen, het meetbaar maken en doorvoeren in de systemen van deze werkwijze. In paragraaf hebben we assetmanagement verder toegelicht en een definitie gegeven.

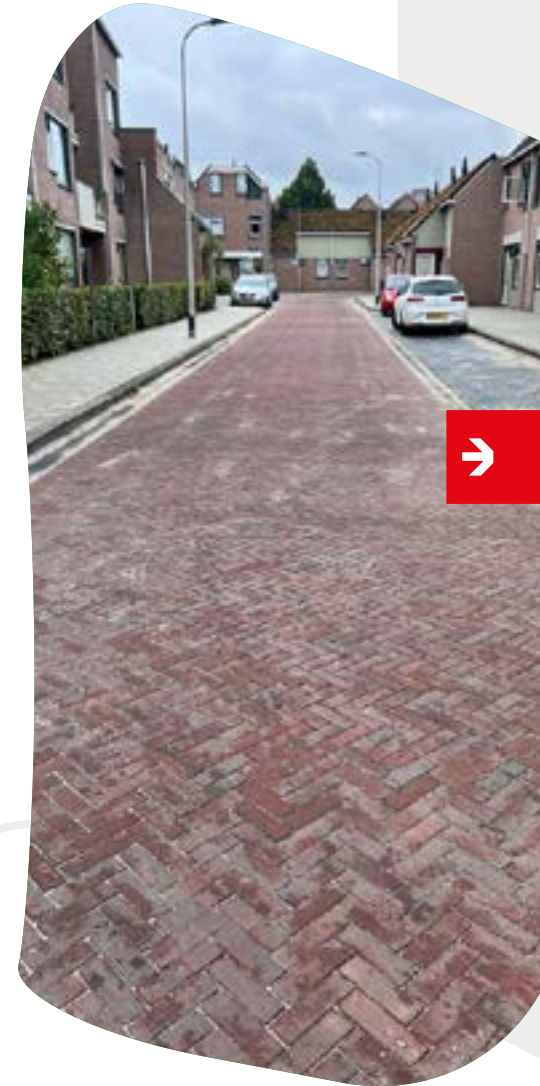


5.2 REGULIER BEHEER EN ONDERHOUD, GROOT ONDERHOUD EN VERVANGING

De uitvoering van dit wegenbeleidsplan vindt plaats via het reguliere beheerproces en het (dagelijks) beheer en onderhoud. Waarbij de inrichting plaats vindt conform de [Toetsingskaders openbare ruimte](#) (TOR). In dit reguliere beheerproces kennen we drie soorten ingrepen, die we buiten bij het wegbeheer in de openbare ruimte toepassen. Dit zijn:

- Regulier beheer en onderhoud,
- Groot onderhoud en
- Vervanging.

Hieronder lichten we deze begrippen meer toe. Het onderscheid is ook belangrijk in verband met de beschikbare budgetten en kredieten en vanuit de wettelijke en gemeentelijke kaders. In deze kaders zijn namelijk de financiële uitgangspunten die we moeten gebruiken vastgelegd. De begrippen komen daarom ook terug in hoofdstuk "6. Financieel".



5.2.1. REGULIER BEHEER EN ONDERHOUD

Hieronder valt het dagelijks onderhoud. Bijvoorbeeld bewegwijzering en bebording/belijning. Het herstellen van vorstschade en kleine reparaties of herstelwerkzaamheden aan klinkerwegen. Dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom valt hier ook het onderhoud van de bermen onder.

VERGELIJKING: ONDERHOUD VAN EEN HUIS

Vertaald naar het onderhouden van een huis zijn de begrippen uit te leggen als:

- *Regulier beheer en onderhoud:* het pleksgewijze schilderwerk aan een woning en het schoon houden van een woning, enz.
- *Groot onderhoud:* delen van een kozijn vervangen, 1 maal in de 5 jaar gehele buitenschilderwerk (inclusief schuren etc.), 1 keer in de 10 jaar de volledige binnenkant schilderen/ behangen.
- *Vervanging:* het vervangen van een dak, volledig nieuwe kozijnen en deuren, enz.

5.2.2. GROOT ONDERHOUD (NIET LEVENSDUUR VERLENGEND)

Groot onderhoud gaat verder dan het regulier onderhoud. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het vervangen van maximaal 2 lagen asfalt (deklaag en tussenlaag). Of bij elementverharding het herstraten van (delen van) de weg, zonder de fundering aan te passen.

5.2.3. VERVANGING (LEVENSDUUR VERLENGEND)

Bestaat uit het vervangen van meer dan 2 lagen van een asfaltweg en/of de wegfundering van deze weg. Bij elementenverharding gaat het om het vervangen van de klinkers en/ of het aanpassen van de fundering van de weg.

5.3 WERK MET WERK MAKEN

In de planning en uitvoering van het wegbeheer “maken we werk met werk” waar dit mogelijk is. Dat wil zeggen: we maken meerjaren wegenplanningen. Kijken welke andere werkzaamheden er gepland staan, zoals rioleringsprojecten, mobiliteitsprojecten of kabel- en leidingwerkzaamheden. Waar mogelijk combineren we deze werkzaamheden, zodat we kosten besparen en de overlast voor de omgeving beperken. Ook kijken we bij bijvoorbeeld vervanging of we ook andere vraagstukken mee kunnen nemen, zoals de noodzakelijke vergroening van een straat. Hiervoor moeten dan wel vanuit de mee te nemen onderdelen aanvullende financiële middelen beschikbaar zijn om deze plus te realiseren.

5.4 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE ALS UITGANGSPUNT BIJ UITVOERING

Het uitvoeren van het wegbeheer doen we niet alleen, maar waar mogelijk samen met de inwoners, ondernemers en instellingen. In paragraaf hebben we hiervoor al een kader vastgelegd. Het is daarbij wel goed te beseffen dat de mate waarin we kunnen participeren afhankelijk is van verschillende factoren. Denk aan bijvoorbeeld het soort werk (vervanging leent zich meer voor participatie, dan bijvoorbeeld regulier onderhoud), de ruimte die ander beleid, regels en wetgeving ons bieden, de beschikbare middelen en tijd.



Naast participatie vinden we heldere communicatie ook belangrijk. De wijze en manier van participatie bepalen we per soort werkzaamheden of het soort werk. Hierin spelen ook de stadsdelen een belangrijke rol, zoals stadsdeelmanagement en Stadsdeelbeheer, omdat zij de gebiedskennis en het netwerk in de buurt hebben.

5.5 BESTUUR ACTIEF (BLIJVEN) INFORMEREN

Onze wegen vertegenwoordigen een groot kapitaal. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is het van belang dat we zorgvuldig met onze wegen omgaan. Daarom houden we het bestuur doorlopend op de hoogte van de ontwikkeling rond het wegbeheer. Dat doen we onder andere via de Interne Planning en Control Cyclus van de gemeente. Zoals de zomernota, gemeentebegroting, tussenrapportage en de jaarrekening. Dit doen we specifiek in de paragraaf "Onderhoud Kapitaalgoederen" van deze producten.



6. FINANCIEEL

Dit wegenbeleidsplan beschrijft hoe wij in Enschede het beheer van de bestaande wegen en infrastructurele kunstwerken vormgeven binnen de wettelijke, bestuurlijke en financiële kaders. Dit hoofdstuk omschrijft de benodigde financiële middelen voor het reguliere beheer en (klein, dagelijks en groot) onderhoud. Daarnaast ook de vervanging van de bestaande wegen en infrastructurele kunstwerken, voor zover de investeringen niet geïnitieerd worden vanuit de producten Riolering, Mobiliteit, investeringsagenda, etc.

We beschouwen in het wegenbeleidsplan een periode van 10 jaar, met de focus op de komende 4 jaar, te weten de planperiode 2024-2027.



6.1 KADERS VANAF 2023 EN VERDER

In deze paragraaf wordt de voor het financiële kader relevante wet- en regelgeving en eerdere besluiten beschreven.

De externe regelgeving is vastgelegd in het landelijk Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV) in de notitie materiele vaste activa (commissie BBV). Het financiële kader voldoet aan deze regelgeving. Hiermee wordt dus voldaan aan de BBV-verplichting om investeringen met maatschappelijk nut te activeren.

De interne regelgeving is vastgelegd in de gemeentelijke financiële verordening. Hier zijn afschrijvingstermijnen in vastgelegd en de voorwaarde dat bij activering de componentenbenadering toegepast dient te worden. Het toepassen van deze benadering is bij wegen echter onrealistisch. Bij wegen is er geen sprake van afzonderlijke componenten die verschillende afschrijvingstermijnen moeten hebben. Bij wegen worden alle lagen van de weg tot en met de fundering in 1 keer vervangen en niet als onderdelen (lagen) van de weg. Als alleen de bovenste laag bewerkt wordt valt dat onder groot onderhoud omdat het niet levensduur verlengend is.

Andere relevante besluiten zijn:

Budgetten 'over het jaar meenemen': al eerder over besloten en voort te zetten.

We kunnen budgetten voor wegbeheer over het jaar "meenemen" (Besluit Gemeenteraad VII- A, Wegenbeleidsplan 202-2023, 9 dec 2019). Voor het groot onderhoud hebben we geconstateerd dat de projecten regelmatig onder tijdsdruk komen te staan. Dit bijvoorbeeld door noodzakelijke verschuivingen van projecten om de stad bereikbaar te houden, door weersomstandigheden of doordat we vanuit goed bestuur meer inzetten op samenwerken met partners in de stad en het vergroten van de participatie. Daardoor is er behoefte om middelen over het jaar mee te kunnen nemen.



Dit terwijl middelen voor onderhoud juist jaar gebonden zijn. Dit lossen we op door groot onderhoudsprojecten, die aan het einde van een boekjaar niet volledig gerealiseerd zijn, te storten in de reserve “nog uit te voeren werkzaamheden”; instemmingsbesluit (20 juni 2017) reserve nog uit te voeren werkzaamheden (betreft nog uit te voeren werkzaamheden in het kader van beheer wegen, monumenten, bodem uitvoeringsprogramma etc.). Door het gebruik van deze reserve op voorhand hoeft er voor de projecten van groot onderhoud niet meer gewacht te worden op de vaststelling van de jaarrekening door de raad in juni.

Indexatie naar prijspeil 2023

In de Zomernota 2023 is vastgesteld en toegekend de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten van wegen en infrastructurele kunstwerken te baseren op prijspeil januari 2023. Daarvoor is gekeken wat de werkelijke prijsstijgingen waren tussen januari 2020 en januari 2023, uitgaande van de CBS prijsontwikkeling. De relevante loon- en prijsstijgingen in de bedroegen gemiddeld ruim 25%.

Op basis van de GWW gegevens (CBS), is de indexatie in de periode januari 2020 tot januari 2023 (voorlopig) 26,7%. Het betreft het generieke indexcijfer voor de grond-, weg- en waterbouw.

In de gemeentelijke begroting is de afgelopen jaren beperkt rekening gehouden met stijgende loon- en prijsstijgingen. Het verschil tussen de CBS indexcijfers en onze gemeentelijke prijscompensatie bedraagt ongeveer 18%, overeenkomend met de opgave

zomernota 2023. Er is dus meer budget nodig om de wegen en infrastructurele kunstwerken te beheren en onderhouden op hetzelfde niveau en binnen dezelfde kaders.

Areaaluitbreiding

In de zomernota 2023 is de jaarlijkse areaaluitbreiding toegekend. Betreft de jaarlijkse optelsom van uitbreiding en krimp van de openbare ruimte. De benodigde kosten voor beheer en onderhoud van alle assets (wegonderdelen) betreffen materiële kosten, kosten inzet derden, kosten vanuit inzet eigen personeel en inzet vanuit Onderhoud Enschede BV. Door toevoeging van het areaal Vaneker, diverse herinrichtingen en inmeten speelplekken Zuid is het te onderhouden areaal van wegen en groen vergroot. Voor wegen betreft dit een structurele toename van de kosten met 150.000 euro per jaar.



6.2 BESCHIKBARE EN BENODIGDE MIDDELEN

6.2.1 BEGROTING 2023

Het aanwezige budget voor Wegen (wegen en infrastructurele kunstwerken tezamen) bedraagt 8,87 miljoen euro in 2023. Dit beschikbare budget is op hoofdlijnen uit de volgende kostensoorten opgebouwd (afgerond in duizendtallen):

ONDERDEEL	2023 [EURO]
Apparaatskosten	241.000
Kapitaallasten	2.199.000
Kapitaallasten centrumkwadraat	138.000
Materiële budget	6.522.000
Dotatie voorziening	213.000
Overige baten	-/- 443.000
Totaal beheer Wegen	8.870.000

Apparaatskosten

De apparaatskosten zijn de financiële middelen voor de inzet van personeel. Hierbij moet worden gedacht aan de mensen die zorgen voor gegevensbeheer, voor regie en advisering ten behoeve van het veilig en heel houden van de wegen (exclusief apparaatskosten groot onderhoud en vervangingsinvesteringen). Deze kosten zijn op korte termijn niet substantieel te beïnvloeden.

Conform de nieuwe Notitie BBV zal er vanaf 2025 een verschuiving plaatsvinden.

Kapitaallasten

De kapitaallasten zijn de afschrijvingen en rentelasten die voortvloeien uit de vervangingsinvesteringen van wegen en infrastructurele kunstwerken. In 2023 is een krediet van € 2,0 miljoen beschikbaar voor vervanging van wegen.

De afschrijvingstermijn die we voor de wegen in Enschede hanteren is 10 jaar.

De rentevoet is gelijk aan het percentage voor de omslagrente dat jaarlijks in de Gemeentebegroting wordt vastgesteld.

Vanuit de raad is structureel vanaf 2024 € 218.641 (€ 138.000 in 2023) beschikbaar gesteld voor opvang kapitaallasten Centrumkwadraat. Besloten is om de nog niet benutte middelen vanaf 2024 in de Reserve Strategische Investeringsagenda te storten zodat in de toekomst deze lasten kunnen worden betaald.

Materieel budget

Het materieel budget voor wegen bevat het deel groot onderhoud, klein onderhoud, locatie specifiek onderhoud, bijdragen wijkbudgetten, bereikbaarheidscoördinator, herstel opgebroken bestrating, onderhoud infrastructurele kunstwerken, beheer en onderhoud weginrichting, buitengebied, etc.

In 2023 is er incidenteel voor ondergrondse infra 150.000 euro toegekend voor implementatie van de nieuwe wetten. Door nieuwe wet- en regelgeving (CROW500, omgevingswet, AVOI) is er gekeken hoe we de controle en toezicht gaan inbedden. Controle en toezicht door Agentschap Telecom dreigt met hoge boetes als de naleving achterblijft.

Dotatie voorziening

De voorziening Groot onderhoud wordt gebruikt om de sterk schommelende groot onderhoudskosten van infrastructurele kunstwerken te dekken, zie paragraaf 6.1.3. Het saldo van de voorziening bedraagt ruim 600.000 euro (saldo 2023 exclusief onttrekkingen lopend jaar). De voorziening wordt jaarlijks gevoed middels een jaardotatie.

Overige baten

De overige baten betreffen de bijdragen vanuit kabel- en leidinggraafwerkzaamheden voor bijvoorbeeld ontstane schades (degeneratiekosten) van Meldingen Opbrekingen Openbare Ruimte (MOOR). Voordat een willekeurige partij (graaf-)werkzaamheden in de openbare ruimte verricht moet die daarvoor een melding doen, hieraan zijn lasten verbonden die op deze plek als inkomsten binnenkomen (kostendekkend geheel).

6.2.2 Benodigde middelen 2024 - 2027

Het totaal benodigde jaarbudget voor het beheer en onderhoud van de wegen en infrastructurele kunstwerken bedraagt 9,7 miljoen euro in 2024. De stijging van de lasten, in totaliteit met 10 tot 15% in 2027 ten opzichte van 2023, wordt voornamelijk veroorzaakt door de doorgevoerde inflatiecorrectie op investeringen en beheer en onderhoudskosten (zie paragraaf 6.1.3, Zomernota). In de budgetten is de uitbreiding van het areaal reeds verwerkt. De doorgevoerde prijsstijgingen zijn inclusief eventuele meerkosten voor circulariteit/ hergebruik van materialen.

Om het areaal (assets) van de gemeente Enschede te kunnen onderhouden zijn middelen nodig die beschikbaar worden gesteld vanuit de AD, ook meegenomen in de Zomernota.

BENODIGD BUDGET [EURO]	2023	2024	2025	2026	2027
Apparaatskosten (geïndexeerd met 10%)	241.000	251.000	251.000	251.000	251.000
Kapitaallasten Kapitaallasten centrumkwadraat	2.199.000 138.000	2.400.000 219.000	2.500.000 219.000	2.600.000 219.000	2.725.000 219.000
Materiële budget (gemiddeld 15,9% indexatie)	6.522.000	7.820.000	7.820.000	7.820.000	7.820.000
Dotatie voorziening	213.000	67.000	67.000	67.000	67.000
Overige baten	-/- 443.000	-/- 543.000	-/- 543.000	-/- 543.000	-/- 543.000
Totaal beheer Wegen	8.870.000	10.214.000	10.314.000	10.414.000	10.539.000

Met uitzondering van de kapitaallasten wordt voor de planperiode 2024-2027 uitgegaan van dezelfde budgetten, die in de periode 2025 t/m 2027 jaarlijks aangepast worden met loon- en prijsontwikkeling jaarlijks vanuit de Zomernota.

Duurzaam bermbeheer

We onderzoeken in 2024 de mogelijkheden van duurzaam bermbeheer. De uitkomsten nemen we mee bij de Interne Planning en Control cyclus voor 2025 en verder.

Onderhoud en vervanging

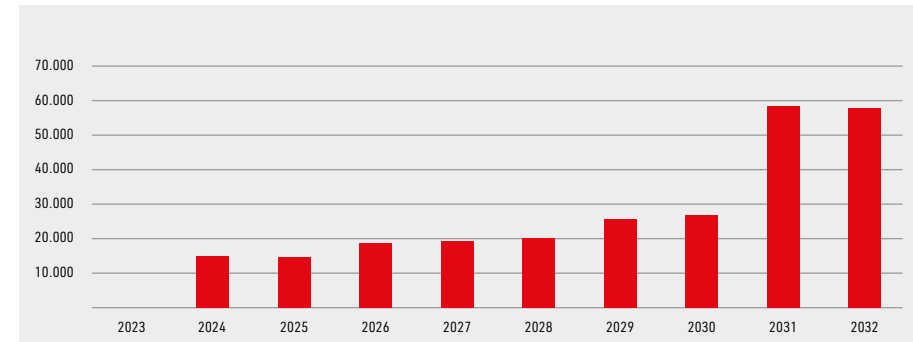
De voorziene onderhoudswerkzaamheden en -kosten (klein en groot onderhoud) en vervangingen (investeringen) zijn bepaald op basis van uitgevoerde inspecties en weergegeven in de *Rapportage instandhoudingsinspectie 216 kunstwerken, gemeente Enschede*¹. De kosten voor groot onderhoud en de investeringen voor infrastructurele kunstwerken zijn vanaf 2024 opgehoogd met een toeslagfactor voor uitvoeringskosten en CAR-verzekering (10%), algemene kosten, winst en risico (12%) en voorbereiding, toezicht en advies (15%). [Bron Stichting RIONED]

Kapitaallasten

De kapitaallasten in wegen stijgen om het investeringsniveau te handhaven. Als gevolg van het geïndexeerde investeringskrediet van structureel 2.360.000 euro per jaar (in plaats van 2,0 miljoen euro) nemen de kapitaallasten toe met op termijn afgerond 425.000 euro per jaar vanaf 2027. Dit is een 'ingroeimodel' waarbij vanaf boekjaar 2024 uitgegaan wordt van een jaarlijkse toename van de kapitaallasten met 100.000 euro.

Als gevolg van investeringen bij infrastructurele kunstwerken worden de in onderstaande tabel weergegeven kapitaallasten verkregen.

KAPITAALLASTEN INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN



Materiële budget

Om het huidige ambitieniveau te continueren is het materiële budget opgehoogd met 80.000 euro. Dit budget bestaat uit diverse onderdelen met verschillende indexatie (uren eigen personeel, diensten, goederen, werken). Het budget voor infrastructurele kunstwerken is geactualiseerd op basis van de uitgevoerde inspecties en benodigd onderhoud.

1 Westenberg, d.d. 28-03-23 doc.nr. Es.128-011, definitief

**INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN, OVERZICHT VAN KLEIN EN DAGELIJKS
ONDERHOUD (BOVEN) EN GROOT ONDERHOUD (ONDER) IN DE PERIODE 2024-2032**

VAKDISCIPLINE	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	GEMIDDELD 2024-2032
Klein en dagelijks onderhoud										
Betonreparatie	1.500	-	-	-	-	-	-	-		167
Conserveren	-	17.325	33.150	765.863	1.538	19.688	50.475	-	41.938	103.331
Eenmalige acties divers (eenmalig onderhoud)	250	2.988	-	-	-	-	-	-	-	360
Inspectie	18.000	33.675	6.000	77.450	38.000	44.825	42.500	49.450	2.000	34.656
Regulier onderhoud	-	-	-	-	-	-	540	-	-	60
Reinigen	30.700	31.750	30.700	31.750	31.050	31.750	30.700	31.750	30.700	31.206
Slijtlaag/asfaltherstel	134.436	-	24.893	69.426	70.935	41.423	68.145	-	62.505	52.418
Totale kosten per jaar	184.886	85.738	94.743	944.489	141.523	137.686	192.360	81.200	137.143	222.196

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	GEMIDDELD 2024-2032
Groot onderhoud										
Vervangen diverse onderdelen	1.725	36.085	710	4.450	3.030	800	120.530	3.110	74.393	27.204
Vervangen houten onderdelen	2.663	20.600	71.023	3.420	47.750	20.363	242.205	6.300	18.975	48.144
Vervangen stalen onderdelen	5.100	-	-	-	-	-	900	-	1.350	817
Leuningwerk 2BV064 en 2BV065 (zie 1.)										-
Subtotale kosten per jaar	9.488	56.685	71.733	7.870	50.780	21.163	363.635	9.410	94.718	76.165
Totaal GO kosten per jaar (incl. toeslagfactor)	13.444	80.323	101.646	11.152	71.955	29.988	515.271	13.334	134.215	107.925

Dotatie voorziening

De dotatie aan de voorziening groot onderhoud infrastructurele kunstwerken is gereduceerd ten opzichte van de afgelopen jaren. Met het saldo in de voorziening en de verlaagde dotatie kunnen we het groot onderhoud de komende 10 jaar dekken, zie onderstaand overzicht:

VERLOOP SALDO VOORZIENING INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN PERIODE 2023-2032

JAAR	STARTSALDO	DOTATIE	ONTTREKING	EINDSALDO
2023	402.530	213000	249.320	366.210
2024	366.210	67.235	13.444	420.001
2025	420.001	67.235	80.323	406.914
2026	406.914	67.235	101.646	372.503
2027	372.503	67.235	11.152	428.587
2028	428.587	67.235	71.955	423.867
2029	423.867	67.235	29.988	461.114
2030	461.114	67.235	515.271	13.079
2031	13.079	67.235	13.334	66.980
2032	66.980	67.235	134.215	-

Overige baten

Op basis van realisatie in de afgelopen jaren en de verwachtingen voor de komende jaren is de post 'overige baten voor herstel opengebroken bestrating' geraamd op structureel 523.000 euro.

6.3 CONCLUSIE FINANCIËN

We kunnen met de beschikbare middelen en de toekenningen in de zomernota 2023 dit wegenbeleidsplan uitvoeren.

De budgettoename die vastgesteld is in de zomernota 2023 bestaat uit:

- Loon- en prijsstijgingen (indexatie) zowel voor 2024 als de correctie van 2023 en ouder (zie ook 6.1). -
- Jaarlijkse areaaluitbreiding (zie ook 6.1)
- Het gaat in totaal om de volgende bedragen:
 - Vanaf 2024: structurele meerkosten van 1,2 miljoen euro per jaar.
 - Vanaf 2025 aanvullend: nemen de kapitaallasten in de planperiode jaarlijks met 100.000 euro toe tot 425.0000 euro.
 - Op 26 juni 2023 heeft de raad via de "Strategische Investeringsagenda" besloten om de nog niet gebruikte kapitaalslasten voor de fysieke investeringen in Centrumkwadraat 1ste fase vanaf 2024 toe te voegen aan de reserve Strategische Investeringsagenda. Deze lasten lopen budgetneutraal door het product Wegen gedurende de looptijd van dit plan.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

VERBEELDING KWALITEITSNIVEAUS ASFALT EN ELEMENTENVERHARDING



ZEER HOOG

Geen sprake van schade als dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.

De weg is als nieuw, er zijn geen zichtbare reparaties.

Veilig gebruik zonder risico's.



HOOG

Er is lichte schade in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.

De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar.

Veilig gebruik zonder risico's.



BASIS

Er is enige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. De waarschuwingsgrens is overschreden.

Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar.

Er is principe nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.



LAAG

Er is aanzienlijke schade aanwezig in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.

Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar.

De richtlijn van de CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico.



ZEER LAAG

Er is veel ernstige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.

Er zijn zeer veel reparaties zichtbaar.

Er is sprake van een onderhoudachterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico's.



ZEER HOOG

Geen sprake van schade aan de elementen, geen dwarsonvlakheid of oneffenheden.

Er is geen voegwijdte en er ontbreken geen elementen.

Er is geen schade volgens de richtlijn: veilig gebruik zonder risico's.



HOOG

Er is nauwelijks schade aan de elementen, lichte dwarsonvlakheid of oneffenheden.

Er is lichte voegwijdte en er ontbreken geen elementen.

Er is enige schade volgens de richtlijn: veilig gebruik zonder risico's.



BASIS

Er is hier en daar schade aan de elementen, enige dwarsonvlakheid of oneffenheden.

Er is enige voegwijdte en er ontbreken geen elementen.

De waarschuwingsgrens is overschreden. In principe is er nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.



LAAG

Er is regelmatig sprake van schade aan de elementen, aanzienlijke dwarsonvlakheid of oneffenheden.

Er is aanzienlijk voegwijdte en er ontbreken incidenteel elementen.

De richtlijn van de CROW is overschreden. Er is een afnemende veiligheid met een verhoogd risico.



ZEER LAAG

Er is veel ernstige schade als dwarsonvlakheid of oneffenheden. Er zijn veel beschadigde elementen.

Er is een grote voegwijdte en er ontbreken elementen uit de verharding.

Er is sprake van een achterstand, hoge mate van risico's m.b.t. gebruik.

BIJLAGE 2

BESCHRIJVING FINANCIËLE KADER EN RELEVANTE WET- EN REGELGEVING

In deze bijlage wordt de voor het financiële kader relevante wet- en regelgeving beschreven.

FINANCIEEL WETTELIJK KADER

Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) [\[link\]](#)

1. De BBV-verplichting om investeringen met **maatschappelijk nut** te activeren.
Invulling gemeente Enschede: de interne regelgeving is vastgelegd in de gemeentelijke financiële verordening. Hier zijn afschrijvingstermijnen in vastgelegd.

Op de immateriële en materiële vaste activa wordt jaarlijks afgeschreven conform vastgestelde termijnen. De afschrijvingstermijn is afgestemd op de verwachte toekomstige levensduur. In principe wordt lineair afgeschreven tot restwaarde nul. Het vaste activum wordt geactiveerd in het jaar van in gebruikname. Immateriële en financiële activa wordt geactiveerd in het jaar van verkrijging. De afschrijving start met ingang van het daaropvolgende begrotingsjaar.

Bij wegen worden alle lagen van de weg tot en met de fundering in 1 keer vervangen en niet als onderdelen (lagen) van de weg. Als alleen de bovenste laag bewerkt wordt, valt dat onder groot onderhoud omdat het niet levensduur verlengend is (en dus geen investering).

In de praktijk blijkt dat maatwerk geboden blijft; de 20-80 regel is niet van toepassing.

2. De BBV schrijft voor dat voor lasten, die hun oorsprong hebben in het verleden, een voorziening gevormd moet worden.

Invulling gemeente Enschede: de voorziening "Onderhoud infrastructurele kunstwerken" heeft een belangrijke rol bij het gelijkmatig verdelen van de groot onderhoudskosten. Voor infrastructurele kunstwerken fluctueren de lasten per jaar voor onderhoud. Dit wordt opgevangen door een **voorziening voor groot onderhoud**. De budgetten worden afgestemd op het gemiddelde benodigd budget over een periode van 10 jaar voor wegen en infrastructurele kunstwerken. We kunnen hiermee fluctuaties in lasten beter opvangen en door de jaren middelen.

FINANCIEEL GEMEENTELIJK KADER

Financiële verordening gemeente Enschede [\[link\]](#)

Onderhoud kapitaalgoederen - Wegenbeleidsplan (Artikel 18 lid 2)

Het college biedt de raad ten minste eens in de 4 jaar een wegenbeleidsplan, een beleidsplan groenbeheer, een beleidsplan openbare verlichting en een beleidsplan onderhoud havens aan. Het plan geeft het kader weer voor het beoogde onderhoudsniveau, de planning van het onderhoud en de kosten van het onderhoud voor het openbaar groen, wegen, infrastructurele kunstwerken en openbare verlichting. De raad stelt het plan vast.

Begroting (Artikel 5 lid 7)

Verschuivingen tussen jaarschijven bij een meerjarig investeringsbudget zijn toegestaan, mits aannemelijk is dat het totaal van de uitgaven binnen het budget blijven. Dit wordt toegelicht in de jaarrekening. Bij dreigende overschrijding van het meerjarig budget doet het college voorstellen voor wijziging van geautoriseerde investeringskredieten op grond van geactualiseerde ramingen.

Investeringskredieten vervallen na 4 jaren tenzij anders benoemd in het raadsbesluit.

Budgetten 'over het jaar meenemen'

We kunnen budgetten voor wegbeheer over het jaar "meenemen" (Besluit Gemeenteraad VII- A, Wegenbeleidsplan 202-2023, 9 dec 2019). Voor het groot onderhoud hebben we geconstateerd dat de projecten regelmatig onder tijdsdruk komen te staan. Dit bijvoorbeeld door noodzakelijke verschuivingen van projecten om de stad bereikbaar te houden, door weersomstandigheden of doordat we vanuit goed bestuur meer inzetten op samenwerken met partners in de stad en participatie. Daardoor is er behoefte om middelen over het jaar mee te kunnen nemen.

Dit terwijl middelen voor onderhoud juist jaar gebonden zijn. Dit lossen we op door groot onderhoudsprojecten, die aan het einde van een boekjaar niet volledig gerealiseerd zijn, te storten in de reserve "nog uit te voeren werkzaamheden"; instemmingsbesluit (20 juni 2017) reserve nog uit te voeren werkzaamheden (betreft nog uit te voeren werkzaamheden in het kader van beheer wegen, monumenten, bodem uitvoeringsprogramma etc.). Door het gebruik van deze reserve op voorhand hoeft er voor de projecten van groot onderhoud niet meer gewacht te worden op de vaststelling van de jaarrekening door de raad in juni.

Gemeenterekening (Artikel 7 lid 4)

Het college stort per jaareinde bij specifieke exploitatiebudgetten, het restant budget in een **bestemmingsreserve "nog uit te voeren werkzaamheden"** voor zover deze nog benodigd zijn voor uitvoering/afronding van afgesproken activiteiten. Dit geldt alleen voor projecten, die:

- door onvoorziene omstandigheden niet tijdig zijn uitgevoerd;
- in de eerstvolgende jaren tot afronding komen;
- niet uit het komende jaarbudget kunnen worden bekostigd;
- via een raadsbesluit zijn gehonoreerd.

Reserves en voorziening groot onderhoud (Artikel 11 lid 7)

Een voorziening om lasten van groot onderhoud gelijkmatig te verdelen wordt met instemming van de raad ingesteld. Dit op basis van een recent beheerplan van maximaal vijf jaar oud ten opzichte van het verslagjaar. Kosten van groot onderhoud aan kapitaalgoederen worden ten laste van de vooraf gevormde voorziening gebracht. De voorziening wordt gebruikt om de sterk schommelende groot onderhoudskosten van infrastructurele kunstwerken te dekken.

Waardering en afschrijving (Artikel 9)

In artikel 212 Gemeentewet staat dat de financiële verordening de regels voor waardering en afschrijving van activa bevat. Dit artikel geeft hieraan invulling. Vanaf 1 januari 2017 is ook het activeren van investeringen met maatschappelijk nut verplicht. Het BBV laat beleidsvrijheid aan gemeenten voor het zelf vaststellen van de eigen afschrijvings-methodieken en -termijnen. Natuurlijk geldt hierbij wel het criterium dat gemeenten de afschrijvingsmethodiek en afschrijvingstermijn van een actief moeten afstemmen op de verwachte gebruiksduur.

- Artikel 9 lid 1: Immateriële en materiële vaste activa worden afgeschreven volgens de methodiek en de termijnen zoals vermeld in de bijlage afschrijvingsbeleid bij deze verordening.
- Artikel 9 lid 3: Bij een verkrijgings- of vervaardigingsprijs van minder dan 25.000 euro worden goederen c.q. diensten niet geactiveerd, maar direct ten laste van de exploitatie gebracht. Identieke goederen welke binnen een boekjaar op verschillende momenten worden aangeschaft en gezamenlijk 25.000 euro overschrijden, dienen als cluster te worden geactiveerd.
- Bijlage B – Afschrijvingsbeleid: in principe wordt lineair afgeschreven tot restwaarde nul. Het vaste activum wordt geactiveerd in het jaar van ingebruikname. Immateriële en financiële activa wordt geactiveerd in het jaar van verkrijging. De afschrijving start met ingang van het daaropvolgende begrotingsjaar.
- Afschrijvingstermijnen investeringen met maatschappelijk nut:
 - 40 jaar infrastructurele kunstwerken
 - 10 jaar wegen

Omslagrente (Artikel 12 lid 4)

De omslagrente voor de toerekening van rente voor financiering van de in gebruik zijnde activa wordt jaarlijks bij de zomernota vastgesteld en bedraagt momenteel 1,5% (2023). Ook voor 2024 is de omslagrente op 1,5% vastgesteld. Dit percentage is aangehouden voor de berekeningen in het kader van dit wegenbeleidsplan. Een eventuele aanpassing van de omslagrente heeft vooralsnog geen effect op het product wegen; een verhoging of verlaging wordt opgevangen via verrekening met treasury (door aanpassing van de rentecomponent in de budgetten voor kapitaallasten).

