

Wegenbeleidsplan Enschede 2014 - 2018

Op de weg naar een
nieuw evenwicht!

Inhoudsopgave

➤ Samenvatting	4
➤ 1. Inleiding	6
1.1 Huidige ontwikkelingen en uitdagingen vragen om trendbreuk	6
1.2 Doel van dit wegenbeleidsplan: gezamenlijk nieuw evenwicht zoeken	6
1.3 Doelgroep: Gemeente, ondernemers, instellingen en bewoners	7
1.4 Randvoorwaarden, aandachtspunten en afbakening	7
1.5 Leeswijzer	8
➤ 2. De uitdaging	9
2.1 Andere tijden, andere eisen	9
2.2 Financiële noodzaak & Koersdocument Stedelijke Koers	9
2.3 Effecten Gemeentelijk Rioleringsplan 2012 - 2015 - Scherper op koers	10
2.4 Nog meer relevante trends & ontwikkelingen	10
2.5 Wetgeving en landelijke norm	11
2.6 Samenvattend: Onze uitdaging	11
➤ 3. Huidige situatie van het wegbeheer: het vertrekpunt!	12
3.1 Hoeveel verhard oppervlak hebben we?	12
3.2 Kwaliteitsniveaus	13
3.3 Financiën	15
3.4 Samenvattend: ons vertrekpunt voor 2014	15
➤ 4. Terugblik: Wat hebben we bereikt & geleerd in 2009 - 2013?	16
4.1 Werken aan kwaliteitsambitie	16
4.2 Prioriteringsbeleid	16
4.3 Adequate besteding middelen	16
4.4 Afstemming disciplines	17
4.5 Inspelen op trends en ontwikkelingen	18
4.6 Communicatie bereikbaarheid bij werkzaamheden & extreem drukke dagen.	19
4.7 Hoe gingen we met het beheer om?	19
4.8 Wat waren de financiële gevolgen?	20
4.9 Samenvattend: wat we bereikt en geleerd hebben.	20
➤ 5. De route naar een nieuw evenwicht!	21
5.1 Trendbreuk: De route naar een nieuw evenwicht!	21
5.1.1 Trendbreuk 1: Van beeldkwaliteit naar technische kwaliteit	21
5.1.2 Trendbreuk 2: Van gebieden-naar wegpaspoorten	22
5.1.3 Trendbreuk 3: Sanering van kapitaallasten	22
5.2 Focus op drie thema's: Innovatie, duurzaamheid en participatie	23
5.3 De strategie: Op zoek naar de beste weg!	24
5.3.1 Het vertrekpunt	24
5.3.2 Onderweg naar het evenwicht	25
5.3.3 De zoektocht: via theorie, regulier werk aanpassen en pilots!	25
5.3.4 Aankomst op bestemming: het nieuwe evenwicht?	26
5.4 Samenvattend: De route!	26

➤ 6. Het plan: De nieuwe weg naar evenwicht realiseren!	27
6.1 Stappenplan opstellen	27
6.2 Zoeken met partners en bewoners via drie wegen: Theorie, regulier werk en Pilots	27
6.2.1 Vanuit de theorie	27
6.2.2 In de praktijk	28
6.2.3 Pilots	28
6.3 Andere relevante thema's	29
6.4 Monitoring: Regelmatig de thermometer er in steken!	29
6.5 Goede communicatie van essentieel belang!	30
6.5.1 Participatie	30
6.5.2 Communicatie boodschappen	30
6.5.3 Kernboodschap per doelgroep	30
6.6 Samenvattend: Het plan	31
➤ Bijlagen	
1. Waarom een wegenbeleidsplan?	4
2. Wet- en regelgeving	5
3. Landelijke wegbeheersystematiek CROW	8
4. Het proces wegbeheer 2009 - 2013	10
5. Indeling op kwaliteitsniveaus 2009 - 2013	14
6. Bezuinigingen en euzes wegenbudget	16
7. Benodigd budget 2014	17
8. Actieplan omgevingslawaai 2013 - 2018	20
9. Mobiliteit en relevant beleid	21
10. Theorie, regulier werk & pilots: gerealiseerd en nog te realiseren	23

Samenvatting

Het beheer en onderhoud van de gemeentelijke wegen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De wijze waarop we dat doen en de kaders waarbinnen we dat doen worden vastgelegd in een wegenbeleidsplan.

Zo heeft de gemeente op grond van de wegenwet (artikel 15 en 16) een zorgplicht voor het in goede staat verkeren van de wegverhardingen die zij in beheer heeft. Het lopende wegenbeleidsplan 2009 - 2013 eindigt in 2013 en is aan vernieuwing toe. Dit stelt ons in staat om aan de uitdagingen van nu en de andere trends samen met bewoners en partners beter invulling te geven.

Uitdagingen, ontwikkelingen en financiële noodzaak vragen een nieuwe route...

Het grote aantal uitdagingen, ontwikkelingen en de financiële noodzaak van de huidige tijd vragen om een andere methode van omgaan met ons wegbeheer en wegenbeleid. Een methode waarmee we blijven voldoen aan de wetgeving, mogelijk moeten afwijken van de landelijke (veilige) standaard en beter en sneller kunnen inspelen op veranderende wensen en eisen. Daarvoor hebben we een meer dynamisch plan nodig, dat ons ruimte biedt om samen met partners en bewoners nieuwe mogelijkheden te verkennen. Dit plan geeft de route om te komen tot een nieuw evenwicht tussen prestaties, risico's en beschikbare middelen.

Het vertrekpunt voor de route...

Voor we op weg gaan naar het nieuwe evenwicht is het goed te weten wat ons vertrekpunt is. We hebben in Enschede:

- ▶ Een totaal areaal van 789 hectare¹ wegverharding;
- ▶ Een indeling op beeldkwaliteit met:
 - Stadserf en hoofdstructuren Roombeek: niveau hoog;
 - Elementen woonstraten: niveau laag;
 - Rest van de gemeente: niveau basis.
- ▶ Vanaf 2014 een budget van € 9,4 miljoen waarvan ongeveer € 5,9 miljoen beschikbaar is voor de daadwerkelijk uitvoering door derden van het onderhoud van de wegen.

We hebben de doelen uit het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 in de afgelopen periode behaald. Door slim en innovatief te werken zelfs met minder beschikbaar budget. Dat is goed om te constateren. Toch zien we dat het evenwicht in de laatste jaren verstoord raakt. Noodzakelijke bezuinigingen en keuzes drukken zwaar op het wegenbudget. Het huidige wegenbudget is niet

meer toereikend. De mogelijkheden van het meeliften op andere projecten nemen af en we hebben de kwaliteit van de woonstraten al moeten verlagen naar een laag beeldkwaliteitsniveau.

Op de route trendbreuken nodig om veiligheid te kunnen blijven garanderen...

Als de huidige lijn zich doorzet, we de bestaande systematiek blijven hanteren en het budget hetzelfde blijft, zullen we de kwaliteitsafspraken niet meer na kunnen komen. Dit heeft op termijn grote nadelige effecten op de kwaliteit en veiligheid voor de weggebruiker. Dat dwingt ons om nog eens kritisch en op vernieuwende wijze te kijken naar ons wegbeheer. Kan het kostenefficiënter en slimmer zodat we de goede keuzes kunnen maken? En kunnen we toch duurzaam en vernieuwend blijven werken met partners en ruimte bieden aan bewoners? Dat alles met behoud van de veiligheid voor de weggebruiker. Dat vraagt niet alleen om een nieuwe route, maar ook om trendbreuken met het verleden.

Op de weg naar het nieuwe evenwicht!

We gaan via dit wegenbeleidsplan op weg naar het nieuwe evenwicht. Dit nieuwe evenwicht willen we zo mogelijk al in 2016 en uiterlijk in 2018 realiseren.

Als vertrekpunt nemen we vanwege een overgangsperiode de uitgangspunten en systematiek van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013. Om de beste weg te vinden zetten we op de route drie trendbreuken in:

1. **Van beeldkwaliteit → naar technische kwaliteit** (focus minder op beeld & comfort en meer op veiligheid);
2. **Van gebieden → naar wegpaspoorten** (bij kwaliteitsniveaus niet meer kijken naar het gebied, maar naar functie, gebruik en gebruikers van een weg);
3. **Sanering van kapitaallasten** (die drukken op het wegenbudget).

De trendbreuken onderzoeken we samen met partners en bewoners via drie wegen: theorie, gelijk doorvoeren in regulier werk en pilots. Daarnaast focussen we op drie thema's in het hele wegbeheerproces, zijnde: **innovatie, duurzaamheid en participatie.**

¹ Peildatum 2013



Kenmerken die daarnaast bij de route horen zijn: Samenwerken, kostenefficiënt, maatwerk, experimenteren, onderzoeken en risico's durven nemen.

Concrete stappen zetten op de weg...

Voor het vinden van de beste weg naar het nieuwe evenwicht is het belangrijk een aantal concrete stappen te zetten. Stadsdeelbeheer heeft een belangrijke regiefunctie bij het realiseren van deze stappen.

De belangrijkste zijn:

- **Zoeken met partners en bewoners** naar mogelijkheden op het gebied van de trendbreuken, duurzaamheid, participatie en innovatie via theorie, regulier werk en pilots;
- **Bewaken en bijhouden van relevante thema's en ontwikkelingen** in het reguliere werk, zoals de fietsvisie, mobiliteit, geluid;
- **Actiever monitoren en zo nodig bijsturen.** Hiervoor gebruiken we de reguliere systemen en middelen, maar dit vraagt ook het gezamenlijk benoemen van nieuwe indicatoren. Daarnaast gaan we met de raad een **tussenevaluatie houden in 2016**;

- **Helder communiceren**, waarbij er twee belangrijke aandachtspunten zijn:

1. De participatie en 2. De boodschap dat het soberder wordt.

Hiervoor gaan we per doelgroep heldere communicatieboodschappen opzetten. Daarnaast zetten we bestaande middelen als "Jij maakt de buurt!" en de wijkbeheerplannen in om bewoners en partners te bereiken.

Het nieuwe evenwicht bereiken? Samen met u!

In 2018 (of mogelijk al in 2016 al bij de tussenevaluatie) verwachten we het nieuwe evenwicht te hebben bereikt. Dit nieuwe evenwicht kunnen we alleen samen met u, als bestuur, bewoner en partners bereiken!

*Een nieuw evenwicht
bereiken we alleen
door samenwerking!*

1. Inleiding

Dit is het wegenbeleidsplan van de gemeente Enschede voor de periode 2014 - 2018. In deze inleiding geven we aan waarom er een nieuw wegenbeleidsplan is opgesteld en geven we een beeld van de ontwikkelingen die hiervoor van belang zijn. Ten slotte geven we aan wat u van dit plan mag verwachten.

Lees-tip: De teksten in deze vlakken nemen u kort en bondig mee door de hoofdlijn van het plan.

1.1. Huidige ontwikkelingen en uitdagingen vragen om trendbreuk

Het beheer en onderhoud van de gemeentelijke wegen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De wijze waarop we dat doen en de kaders waarbinnen we dat doen worden vastgelegd in een wegenbeleidsplan. Het lopende wegenbeleidsplan 2009 - 2013 eindigt in 2013 en is daarom aan vernieuwing toe. Dat stelt ons meteen in staat om aan de uitdagingen van nu en de andere trends invulling te geven. De belangrijke trends waarop we bij het beheer en onderhoud van wegen willen inspelen zijn innovatie, duurzaamheid en participatie. Binnen deze aandachtgebieden volgen de ontwikkelingen en mogelijkheden elkaar steeds sneller op, dit vraagt om meer dynamiek. Bovendien staan de middelen voor het beheer van wegen steeds door de huidige financiële situatie meer onder druk.

Deze ontwikkelingen vragen om een trendbreuk: een nieuwe manier van denken en werken ook bij het beheer van onze wegen. Zowel in het beleid, het beheer als de uitvoering.

1.2 Doel van dit wegenbeleidsplan: gezamenlijk nieuw evenwicht zoeken

Het voor u liggende wegenbeleidsplan 2014 - 2018 speelt in op de ontwikkelingen en problematiek van deze tijd. Het vormt anders dan de vorige wegenbeleidsplannen geen strak afgebakend plan. Het geeft een schets van de trendbreuken en de nieuwe zoekrichtingen die we de komende drie tot vijf jaren willen inzetten bij het wegbeheer. In deze periode gaan we deze trendbreuken en zoekrichtingen samen met bewoners en partners verkennen en uitwerken.

Dit met als uiteindelijk doel: komen tot een nieuw kostenefficiënt evenwicht in ons wegbeheer, dat past bij de dynamiek, financiële situatie en ontwikkelingen van de huidige tijd.

Dit wegenbeleidsplan vormt daarmee een belangrijke schakel tussen de politieke ambitie (wat willen we en wat hebben we?) en de praktische uitvoering (hoe gaan we dit bereiken?). Waarbij het plan ook invulling geeft aan onze wettelijke taken (zie bijlage 2), kwaliteit van de wegen, de belangrijkste thema's en ontwikkelingen waar we op moeten inspelen en de bijbehorende financiële middelen.

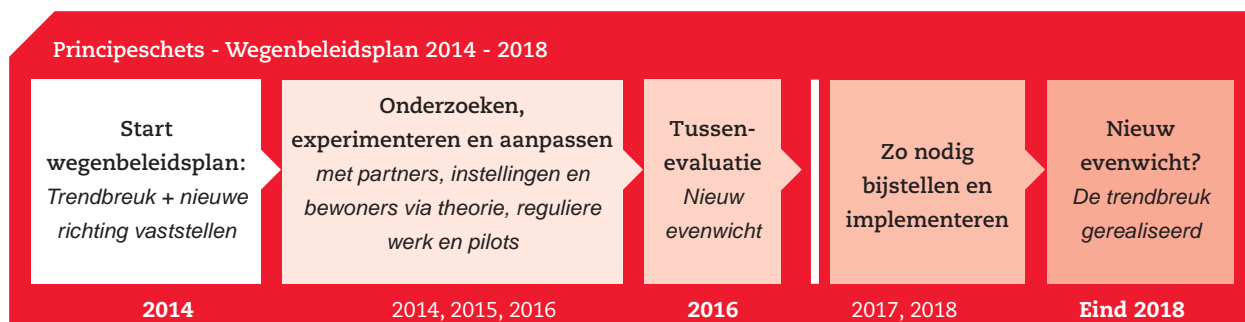


Fig. 1 Het wegenbeleidsplan: de weg naar een nieuw evenwicht (zie hfdst 5 voor uitgebreide toelichting)

1.3 Doelgroep: Bewoners, ondernemers, instellingen en gemeente

Het wegenbeleidsplan² 2014 - 2018 is bedoeld voor weggebruikers en iedereen die zich binnen de gemeente Enschede bezig houdt met het beheer en de ontwikkeling van (openbare) wegen. In de huidige dynamische tijd hebben we namelijk als gemeente de bewoners en kennis en kunde vanuit de markt (aannemers, ondernemers, kennisinstellingen) hard nodig. We kunnen en willen het als gemeente niet meer alleen doen.

Het beheer van de wegen wordt steeds meer een samenspel. Alleen door dit samenspel en het versterken van participatie kunnen we als gemeente kostenefficiënt, innovatief en duurzaam ons wegbeheer blijven uitvoeren, waarbij veiligheid van de weggebruiker uiteraard een belangrijk aspect vormt.

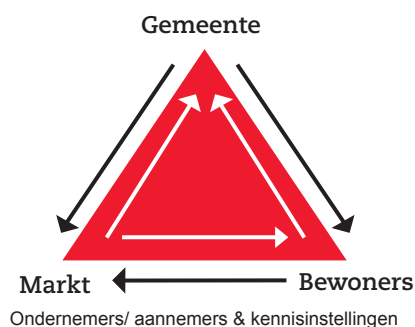


Fig. 2. Wegbeheer is een samenspel tussen gemeenten, markt en bewoners.

1.4 Randvoorwaarden, aandachtspunten en afbakening

Het is goed te weten wat u van dit plan mag verwachten. Wat zijn de randvoorwaarden en aandachtspunten? Wat is de afbakening? Hieronder een overzicht. In dit wegenbeleidsplan:

- Maken we een eerste stap tot een trendbreuk met de vorige wegenbeleidsplannen. Dit betekent dat we als vertrekpunt in 2014 de systematiek en financiële berekeningen van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 nemen en in de komende drie tot vijf jaar de overgang maken naar een vernieuwde systematiek in samenwerking met partners en bewoners;

- Geven we een zoekrichting hoe we gezamenlijk met partners en bewoners het beheer en onderhoud van alle gemeentelijke wegen (rijbanen, fietspaden, voetpaden, parkeerplaatsen, bermen etc.) in Enschede in de komende vijf jaren willen aanpakken en beheren;
- Wordt het technische onderhoud van de bestaande en nieuw aan te leggen verhardingen uitgelicht. In bijgaand (gele) kader is vermeld wat u wel en niet in dit plan mag verwachten.

Afbakening

Wel:

- Technisch onderhoud bestaande verharding;
- Wegen in binnen- én buitengebied.

Niet:

- Schoonhouden verharding;
- Aanleg nieuwe wegen;
- Infrastructurele kunstwerken (bijv. bruggen, viaducten, duikers, e.d.);
- Beheer weginrichtingen;
- Onderhoud groen, spelen, e.d.;
- Mobiliteitsplan;
- Concrete uitvoeringsprojecten (jaarschijf/werkboek).



² Zie voor toelichting: bijlage 1 - Waarom een wegenbeleidsplan?



1.5 Leeswijzer

In dit wegenbeleidsplan nemen wij u via een aantal stappen mee op de weg naar een nieuw evenwicht in het wegbeheer. Achtereenvolgens leest u...

Hfdst.	Naam	Wat?
2	De uitdaging	Wat zijn de uitdagingen voor nu en de toekomst? Waar lopen we tegen aan en waar moeten we rekening mee houden?
3	Huidige situatie van het wegbeheer	Wat is ons vertrekpunt? Wat is ons huidige areaal, wat zijn de kwaliteitsniveaus en de daarbij horende financiële middelen?
4	Terugblik 2009 - 2013	Wat hebben we met het vorige wegenbeleidsplan gerealiseerd? Wat voor ontwikkelingen hebben er plaatsgevonden waar we rekening mee moeten houden?
5	De trendbreuk & strategie	Welke verandering gaan we inzetten? Waar liggen de accenten in de komende periode en welke strategie hoort daar bij? Kortom: hoe gaan we op weg naar een nieuw evenwicht?
6	Het plan!	Hoe realiseren we de strategie in de praktijk? Wat gaan we de komende periode uitvoeren en onderzoeken? Kortom: wat merkt u als gebruiker van de wegen daadwerkelijk van dit wegenbeleidsplan?



Dit wegenbeleidsplan vormt een schakel tussen de politieke ambitie en de praktische uitvoering.

2. De uitdaging

In dit hoofdstuk geven we een korte schets van de ontwikkelingen die invloed hebben op dit wegenbeleidsplan en voor welke uitdagingen ons dat stelt.

2.1 Andere tijden, andere eisen

De tijden veranderen. Technologische mogelijkheden nemen toe net als de kennis bij onze partners als ondernemers, kennisinstellingen en bewoners. Innovatie en innovatief denken bevorderen wordt steeds belangrijker, ook voor gemeenten. Ook zien we een ontwikkeling waarin het bewust omgaan met ons milieu steeds belangrijker wordt. Duurzaamheid en duurzaam werken zijn niet langer een nobel streven, maar een harde eis om te zorgen voor een goed nalatenschap voor volgende generaties. Daarnaast bevinden we ons ook in een steeds dynamischere tijd, waarin nieuwe ontwikkeling en mogelijkheden elkaar steeds sneller opvolgen.

Tegelijkertijd zien we een aantal andere belangrijke trends. Bewoners en partners worden steeds mondiger, initiatiefrijker en weten meer dan tevoren wat zij zelf belangrijk vinden voor hun buurt. Er vindt daardoor steeds meer een verschuiving plaats van “bewonersparticipatie” naar “overheidsparticipatie”. Waar op dit moment de bewoners deelnemen aan de initiatieven van de gemeente, tekent de ontwikkeling zich af dat de gemeente initiatieven van burgers ondersteunt. In Enschede zie je deze ontwikkeling al terug binnen “Jij maakt de buurt” met daaronder de wijkbeheerplannen en -budgetten

Coalitieakkoord “Vertrouwen in Enschede”

In het coalitieakkoord “Vertrouwen in Enschede” zijn deze ontwikkelingen ook als bestuurlijk belangrijk benoemd. Zo willen we:

- De ingezette lijn van intensieve samenwerking met partners doorzetten;
- De eigen verantwoordelijkheid, zelfredzaamheid en zeggenschap van burgers vergroten;
- Inzetten op duurzaamheid en innovatie.

Deze ontwikkelingen hebben we voor een deel al meegenomen in ons beheer en onderhoud van wegen van de afgelopen jaren (daarover in Hfdst. 4, terugblik meer).

2.2 Financiële noodzaak & Koersdocument Stedelijke Koers

Financieel staan we als gemeente Enschede, maar ook landelijk, voor een uitdaging. Ambities en plannen sluiten vaak niet meer aan op de realiteit van nu. De aanhoudend economisch slechte situatie versterkt deze onbalans. Het college van B&W en de Raad hebben daarom de koers voor de stedelijke projecten in Enschede ingrijpend bijgesteld. De nieuwe benadering is vertaald in het document “Stedelijke Koers” van september 2012. De financiële consequenties daarvan zijn meegenomen in de bezuinigingen die deel uitmaken van de Programmabegroting 2013 - 2016.

De Stedelijke Koers is aangescherpt op de belangrijkste ontwikkelingen voor de stad en de nieuwe realiteit. Nog scherper wordt gekeken naar wat de stad krachtig maakt en welke activiteiten in het licht van de nieuwe marktsituatie gefaseerd of gestopt kunnen worden. Voor het wegbeheer betekent de nieuwe Stedelijke Koers dat we minder mee kunnen liften op de investeringen vanuit projecten, zowel van de gemeente zelf als van externe ontwikkelaars. De druk op het eigen wegenbudget neemt daardoor toe om de wegen op niveau te kunnen houden en tegelijkertijd in te kunnen blijven spelen op ontwikkelingen. Dit vraagt meer dan voorheen een sterkere regiefunctie van (stadsdeel) beheer aan de voorkant in het proces van de weginrichting, -beheer en -onderhoud.

We zoeken naar een nieuw evenwicht tussen prestaties, risico's en beschikbare middelen.

2.3 Effecten Gemeentelijk Rioleringsplan 2012 - 2015 - Scherper op koers

In het Gemeentelijke Rioleringsplan 2012 - 2015 moesten we scherpe keuzes maken om onze doelen te blijven behalen en toch de stijging van de rioolheffing af te vlakken. Vanuit die gedachte zijn onder andere de volgende keuzes gemaakt, die relevant zijn voor dit wegenbeleidsplan:

- ▶ We vervangen riool alleen waar het technisch hoogst noodzakelijk is, dat betekent dat het deel van de weg minder vaak mee kan liften met de vervanging van het riool. We beheren de voorraad steeds meer risico-gestuurd;
- ▶ We evalueren jaarlijks om sneller in te kunnen spelen op veranderingen;
- ▶ Er is scherp gekeken naar de kosten die op het rioleringsbudget drukken, maar die niet direct voor dat eindproduct noodzakelijk zijn. Dit heeft onder andere geleid tot een verminderen van de bijdrage aan het eindproduct wegen met € 500.000,-. Daarnaast vinden er bij vervanging van de riolering vanuit het rioleringsbudget ook geen reconstructies van wegen meer plaats. De oude situatie wordt weer teruggelegd en er wordt niet vervangen.

De gemaakte keuzes waren noodzakelijk, maar hebben tegelijkertijd ook effect op het wegbeheer. In de onderzoeksperiode van dit wegenbeleidsplan (zie hfdst. 5) onderzoeken we hoe we deze effecten kunnen opvangen binnen het wegbeheer. Daarnaast heeft het nieuwe GRP ons ook geleerd op een andere manier naar het beheer te kijken. Een methode die we in dit wegenbeleidsplan ook gebruiken voor het wegbeheer.

2.4 Nog meer relevante trends & ontwikkelingen

Naast de al eerder genoemde trends en uitdagingen zien we ook vanuit andere beleidsterreinen een aantal voor het wegbeheer en -beleid belangrijke ontwikkelingen waar we rekening mee moeten houden. Hieronder een korte schets.

- ▶ Bij mobiliteitsbeleid zijn bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid de leidende uitgangspunten. In leefbaarheid zitten aspecten zoals de milieudruk als gevolg van verkeersbewegingen en ook de beeldkwaliteit die we hanteren binnen het huidige wegenbeleidsplan. Veiligheid is een belangrijk kernpunt. Relevant voor wegbeheer is aansluiting te zoeken, zover dat nog niet gebeurd, bij de indeling die



Bewoners werken aan hun buurt via 'Jij maakt de buurt!'



binnen het mobiliteitsbeleid gebruikt wordt, te weten het onderscheid naar stroomwegen (80km-wegen), gebiedsontsluitingswegen (50/60km-wegen), erftoegangswegen (woonstraten, 30km-wegen) en industriewegen. Verder ligt er binnen het mobiliteitsbeleid een belangrijke focus op de binnenstad en de bedrijventerreinen in stadsdeel West;

- ▶ Mobiliteitsbeleid richt zich ook op de fietsmobiliteit en de recentelijk vastgestelde fietsvisie. Ook hier kan voor het beheer van wegen aansluiting gezocht worden met de binnen de fietsvisie gehanteerde indeling van gebundelde routes (bundeling met autowegen/gebiedsontsluitingswegen), ontvlochten routes (apart liggende fietspaden als erftoegangspaden), aanvullende fietsroutes (t.b.v. voorzieningen in stadsdelen/wijken) en fietssnelwegen. Vanuit wegbeheer zijn al toezeggingen gedaan als het gaat om kwaliteitsniveaus van fietspaden;
- ▶ "Jij maakt de buurt!" is eind 2012 ontstaan mede op verzoek van de bewoners van Enschede vertegenwoordigd in de vele wijk-, dorpsraden en bewonersteams. Het vormt binnen de gemeente Enschede inmiddels de communicatieve en organisatorische verbinding tussen bewoners, partners en de gemeente voor projecten met een hoog participatiegehalte. De bewoner staat centraal! Onder "Jij maakt de buurt!" vallen op dit moment de wijkbeheerplannen en wijkbudgetten. Zie voor meer informatie: www.jijmaaktdebuurt.nl Voor het wegbeheer ligt er een uitdaging om via "Jij maakt de buurt!" beter aan te sluiten op de wensen en behoeften van bewoners en partners en toch kostenefficiënt te blijven werken binnen de kaders van de wetgeving. Het wijkbeheerplan vormt

daarnaast het integrale afwegingsmoment tussen de gemeentelijke plannen (o.a. wegen, riolering en groen) onderling en de belangen en wensen van bewoners en partners in de buurten;

- Waar het de duurzaamheid en milieuaspecten betreft dan zijn de geluidsproblematiek, de levensduur van materialen en de recycling van bouwmaterialen het meest relevant om een plaats te geven in het proces van vernieuwing waar we in dit wegenbeleidsplan aan de orde komt. Fijnstofproblematiek speelt in de regio niet en is vooral een onderwerp in de Randstad;
- Ten slotte zijn er binnen het programma Leefomgeving werkvelden op gebied van de openbare ruimte waar afstemming gezocht gaat worden. Dit jaar (2013) komen er ook beleidsplannen voor openbare verlichting en openbaar groen. Afstemming betekent dat bij de implementatie van de plannen de samenwerking verstevigd wordt, met op de langere termijn mogelijk verdere integratie van de werkvelden die zich richten op beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Het gemeentelijk rioleringsplan dient als voorbeeld als het gaat de werkwijze die hier gehanteerd wordt om tot een ander evenwicht te komen tussen prestaties, risico's en beschikbare middelen.

2.5 Wetgeving en landelijke norm

Een wegenbeleidsplan is voorgeschreven vanuit de wetgeving. De gemeente heeft op grond van de Wegenwet (artikel 15 en 16) een zorgplicht voor het in goede staat verkeren van de wegverhardingen die zij in beheer heeft. De wegenwet kent hiervoor de figuur van "wegbeheerder" die verantwoordelijk is voor de staat van onderhoud van de wegen. Bij de gemeente Enschede is dit de budgethouder Wegen. De provincie ziet er op toe dat de gemeente haar verplichtingen voortvloeiend uit de Wegenwet nakomt. Daarnaast zijn er in het Burgerlijk Wetboek, Wegenverkeerswet 1994, Wet geluidhinder, Bouwstoffenbesluit, Flora en Faunawet en de Arbeidsomstandighedenwet diverse wettelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot het wegbeheer. Een meer uitgebreide toelichting van deze wetgeving vindt u in bijlage 2.

Naast de wetgeving is er ook een algemeen aanvaarde landelijke standaard voor het toetsen van beheerkosten voor weginfrastructuur en het toetsen van de kwaliteit. Dit is het systematisch wegbeheer zoals dat door het CROW (kenniscentrum voor verkeer vervoer en infrastructuur) is ontwikkeld en in haar publicatie 147 is beschreven. Het wegbeheer en de

toegepaste wegbeheerprogrammatuur in Enschede is tot dit wegenbeleidsplan 2014 - 2018 gebaseerd op deze norm. Dit geldt ook voor het uitvoeren van alle wegininspecties. Deze inspecties gebeuren volgens de CROW-systematiek zoals vastgelegd is in de publicatie 146 van het CROW. Mede onder druk van financieel moeilijke tijden zien we tegelijkertijd de landelijke trend dat gemeenten gaan afwijken van deze standaard. De standaard biedt de mogelijkheid af te wijken door aan kwaliteit in te boeten zonder dat dit onaanvaardbare effecten voor de veiligheid met zich mee brengt.

2.6 Samenvattend: Onze uitdaging

Het grote aantal uitdagingen, ontwikkelingen en de financiële noodzaak vragen om een andere manier van omgaan met ons wegbeheer en -beleid. Een manier waarmee we blijven voldoen aan de wetgeving, mogelijk moeten afwijken van de landelijke standaard en beter en sneller kunnen inspelen op de wensen en eisen die de huidige tijd aan ons stelt. Daarvoor hebben we een meer dynamisch plan nodig, dat ons ruimte biedt om samen met partners en bewoners nieuwe mogelijkheden te verkennen. In dit plan geven we de weg aan om te komen tot een nieuw evenwicht tussen prestaties, risico's en beschikbare middelen.



De gemeente heeft op grond van de wegenwet een zorgplicht voor het in goede staat verkeren van haar wegverhardingen

3. Huidige situatie van het wegbeheer: het vertrekpunt!

Voordat we beginnen met een korte terugblik op het Wegenbeleidsplan 2009 - 2013 is het goed te weten waar we het nu precies over hebben. In dit hoofdstuk geven wij u de huidige situatie³ van het wegareaal, de gehanteerde kwaliteitsniveau-indeling en beschikbare financiën. De huidige situatie is ons vertrekpunt voor de nieuwe strategie en trendbreuken (hfdst 5).

3.1 Hoeveel verhard oppervlak hebben we?

Het totale verharde oppervlak aan openbare wegen van de gemeente Enschede is ruim 789 hectare (ha). Dit is ongeveer het oppervlakte van ruim 1.500 voetbalvelden. Op hoofdlijn is dit verhard oppervlak onder te verdelen in de volgende groepen verhardingssoorten:

- Asphalt;
- Elementen (tegels, klinkers, betonstraatstenen);
- Beton (cementbetonverhardingen);

- Overig (bijvoorbeeld brugdekken, kunststofdrempels);
 - Onverhard (zand, kiezels/grint, schelpenpaden).
- Daarnaast maken we op dit moment nog een onderscheid in structurelementen. Hieronder verstaan we een opdeling in gebieden, die om verschillende redenen (bijvoorbeeld kwaliteitsafspraken, zie ook 3.2) net iets anders worden beheerd. In onderstaande tabel 1 vindt u een overzicht van het totale areaal (gebruikte eenheid is m²) opgedeeld in de structurelementen en verhardingssoorten.

Verhardingstype	Hoofd-structuur	Centrum Hoog	Centrum Basis	Bijzondere locaties	Woon-gebieden	Room-beek	Bedrijven-terrein	Buiten-gebied	Totale verhardings-type:
Asfalt	870.189	23.479	10.771	55.464	1.102.181	10.282	289.296	836.221	3.197.883
Rijbaan	731.762	16.072	9.188	23.497	976.624	7.382	258.471	813.640	2.836.636
Fietspad	124.838	1.206		6.217	80.183	2.900	18.047	18.280	251.671
Voetpad	9.032	3.827		25.705	37.857		4.082	18	80.521
Parkeer & overig	4.557	2.374	1.583	45	7.517		8.696	4.283	29.055
Elementen	246.648	104.054	39.136	8.107	3.634.371	24.581	131.599	30.224	4.218.720
Rijbaan	17.689	45.926	10.917	4.667	1.596.615	8.359	27.210	25.496	1.736.879
Fietspad	9.697	1.819	414		9.179		693	20	12.822
Voetpad	170.386	52.426	22.102	3.271	1.501.128	13.927	32.483	2.556	1.798.279
Parkeer & overig	48.876	3.883	5.703	169	527.449	2.295	71.213	2.152	661.740
Cementbeton	53.573	6.081	427		12.735	4.300	6.845	76	84.037
Rijbaan	43.464	5.880	378		12.310	4.300	6.510		72.842
Voetpad	470				49				519
Parkeer & overig	9.639	201	49		376		335	76	10.676
Onverhard	208	313	Basis	36.591	35.166		3.821	318.547	394.646
Rijbaan				611	16.462		1.976	308.042	327.091
Fietspaden	30				1.885			3.042	4.958
Voetpad	178	313		35.980	16.031			6.798	59.300
Parkeer & overig					788		1.845	664	3.297
Totaal	1.170.618	133.927	50.334	100.162	4.784.453	39.163	431.561	1.185.068	7.895.286

Tabel 1. Overzicht areaal wegen in Enschede (2013)

³Huidige situatie is de situatie op het moment dat dit wegenbeleidsplan werd opgesteld. Arealen: mei 2013. Financiën: doorrekening op basis beschikbaar budget + verwachte ontwikkelingen. Hierin zijn eventuele ontwikkelingen uit de kadernota 2014 nog niet meegenomen.

3.2 Kwaliteitsniveaus

In Enschede beoordelen we de kwaliteit van de wegen nu vooral op kwaliteitsbeeld (hoe ziet het er uit?). Bij dit kwaliteitsbeeld letten we op hoofdlijn op drie thema's:

- Is het schoon?
- Is het heel?
- Is het veilig?

Soms wordt ook een vierde term gebruikt, zoals "netjes" of "aantrekkelijk". Dit is geen vastgesteld thema, maar zegt wel iets over het beeld. Naast het kwaliteitsbeeld vormt ook het welbevinden van bewoners een belangrijke factor bij de beoordeling. Deze meten we via de waardering van bewoners via het Enschedepanel.

Kwaliteitsplan Onderhoud Openbare Ruimte

De thema's en de kwaliteitsbeelden zijn vertaald in het Kwaliteitsplan Onderhoud Openbare Ruimte, die in 2002 is opgesteld. De gewenste kwaliteit wordt daarin

uitgedrukt in objectief meetbare kwaliteitsniveaus hoog, basis en laag. Per scenario zijn vervolgens ook de financiële consequenties voor de kwaliteitsniveaus geschetst. Uit deze scenario's kon het gewenste kwaliteitsbeeld voor het onderhoud gekozen worden. Zie bijlage 4.

De Raad heeft in 2002 de volgende kwaliteitskeuze (ambitie) uitgesproken:

- Hele stad basis: het minimum waar inwoners, ondernemers en bezoekers recht op hebben;
- Binnenstad en (later ook) de hoofdstructuur van Roombeek hoog: het 'visitekaartje van de stad' moet extra uitstraling en kwaliteit hebben.

Daarnaast is de kwaliteit van elementen in woonstraten (zoals klinkerwegen) bij de programmabegroting 2011 - 2014 verlaagd van niveau "basis" naar "laag".

Kwaliteitsambitie verharding	Hoofdstructuur	Stads- + hoofdstructuur Roombeek	Verdere binnenstad	Bijzondere locaties	Woongebieden	Bedrijventerreinen	Buitengebied
Rijbaan, asfalt	Basis	Hoog	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis
Rijbaan, elementen	Basis	Hoog	Basis	Basis	Laag	Basis	Basis
Fietspaden, asfalt	Basis	Hoog	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis
Fietspaden, elementen	Basis	Hoog	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis
Voetpaden	Basis	Hoog	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis
parkeren en overig	Basis	Hoog	Basis	Basis	Basis	Basis	Basis

Tabel 2. Overzicht kwaliteitskeuze wegen in Enschede (2009 - 2013)



Het totale verharde oppervlak aan openbare wegen van de gemeente Enschede telt 789 hectare. Dit oppervlak bestaat uit verschillende materialen en soorten gebieden.



3.3 Financiën

Belangrijk is te weten welke financiële middelen we beschikbaar hebben. Als uitgangspunt nemen we hiervoor 2014. Dit is gebaseerd op de door de Raad bij het vorige wegenbeleidsplan beschikbaar gestelde middelen met daarbij een vermindering van de door de raad gemaakte keuzes in de periode 2009 - 2013 (zie bijlage 6).

Budget Wegen (begroting 2014)

Het budget voor het product wegen is in 2014 bijna:

€ 9,4 miljoen

Op hoofdlijnen is dit budget als volgt opgebouwd:

➤ Kapitaallasten	€ 3,141 miljoen
➤ Apparaatskosten/vtu (o.a. personele kosten enz.)	€ 1,630 miljoen
➤ Diversen (o.a. bijdragen, bereikbaarheidscoördinator, kleine aanschaffingen, herstel opgebroken bestrating)	€ 0,885 miljoen
➤ Materieel budget: (Regulier onderhoudsbudget)	€ 3,705 miljoen

Meerjaren Investing Wegen:

Daarnaast is er vanuit de Meerjaren Investing Wegen (MIW) een bedrag voor reconstructiewerkzaamheden beschikbaar van: € 2,175 miljoen⁴.

Daadwerkelijke beschikbaar budget voor uitvoering

Om te weten wat er aan budget beschikbaar is voor het daadwerkelijke beheer en onderhoud van de wegen (de uitvoering) tellen we het materieel budget (regulier onderhoudsbudget) en de MIW (investeringen) bij elkaar op. Het totale daadwerkelijk beschikbare budget voor de uitvoering van het beheer en onderhoud door derden is dan:

€ 5,880 miljoen

3.4 Samenvattend: ons vertrekpunt voor 2014

Samengevat kunnen we zeggen dat we als vertrekpunt voor onze strategie & trendbreuken (hfdst 5) en ons plan van uitvoering (hfdst 6) hebben:

- Totaal areaal van 789 ha. wegverharding;
- Indeling op beeldkwaliteit met:
 - Stadserf en hoofdstructuren: niveau hoog;
 - Elementen woonstraten: niveau laag;
 - Rest van de gemeente: niveau basis.
- Vanaf 2014 een budget van € 9,4 miljoen waarvan € 5,88 miljoen beschikbaar voor de daadwerkelijk uitvoering door derden van het onderhoud van de wegen

⁴Het jaarbudget voor het wegonderhoud bestaat uit jaarlijkse kosten voor onderhoud en de kapitaallasten (rente en afschrijving) van de jaarlijkse investering in wegen (Meerjaren investering Wegen, afgekort MIW). De totale MIW is 2,575 miljoen, waarvan 2,175 miljoen daadwerkelijk beschikbaar is voor het onderhoud. Het overige deel betreft onder andere voorbereidingskosten.

4. Terugblik: Wat hebben we bereikt & geleerd in 2009 - 2013?

In het Wegenbeleidsplan 2009 - 2013 hadden we een aantal doelen voor ogen (hfdst 6). In deze terugblik staan we stil bij deze doelen. Dit mede in het licht van aandachts- en leerpunten voor de trendbreuken en nieuwe strategie van het voorliggende Wegenbeleidsplan.

4.1 Werken aan kwaliteitsambitie

In de periode 2009 - 2013 hebben we gewerkt aan het behoud van de met de raad afgesproken kwaliteitsniveaus (zie par. 3.2) met behulp van de beschikbare financiële middelen.

De afgesproken kwaliteit is tot nu toe behaald. Er zijn wel een aantal belangrijke kanttekeningen:

1. We zien door ingezette bezuinigingen en bijdragen een steeds verdere afname van het beschikbare budget (zie paragraaf 3.3). Aangezien het beheer van wegen een proces is met een lange doorlooptijd (vervanging van wegen duurt soms tientallen jaren) zie je het effect van deze bezuinigingen nu nog niet terug, maar op langere termijn wel door een verslechtering van de (beeld)kwaliteit. In paragraaf 4.8 komen we hier op terug en laten we zien wat het effect op de lange termijn is.
2. Het effect van de keuze om de kwaliteit van elementen in woonstraten te verlagen naar niveau laag (zie ook 3.2) zie je nu nog niet terug. Op termijn zal echter een langzame terugloop van het beeld en de kwaliteit van de woonstraten ontstaan.

Deze ontwikkelingen dwingen ons om nu alvast kritisch te kijken naar onze kwaliteitsambitie en keuzes te maken voor de komende periode.

4.2 Prioriteringsbeleid

In het Wegenbeleidsplan 2009-2013 was een prioriteringsbeleid geformuleerd. Het betrof een methode om op een doordachte manier te kunnen beslissen of bepaalde werkzaamheden (wel of niet) en in welke volgorde (nu of straks) wordt uitgevoerd. Bij deze prioritering werd en wordt tot op heden gelet op vier belangrijke kwaliteitsthema's: veiligheid, duurzaamheid (in termen van technische levensduur van de weg), comfort en aanzien. In voorliggend wegenbeleidsplan verlaten we gezien de noodzaak van de huidige tijd langzaam deze prioritering in de zin dat de focus meer komt te liggen op veiligheid (kernpunt) en de technische staat van de weg. "Comfort" en vooral "aanzien" worden van ondergeschikt belang.

4.3 Adequate besteding middelen

In 2012 heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de huidige wijze



Een woonstraat met elementenverharding in Enschede.

van budgettering bij beheer wegen en naar de aanpak en uitvoering van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013. Het onderzoek en bijbehorende rapportage "Doelmatigheid en doeltreffend beheer wegen en wegenbeleidsplan" komen in het tweede kwartaal van 2013 in het college van B&W aan de orde. Uit het onderzoek komt naar voren dat zowel het proces van het beheer en onderhoud van wegen als het proces van budgettering en verantwoording doelmatig en doeltreffend verlopen. Echter voor beide processen geldt dat een aantal aspecten voor verbetering vatbaar is. De aanbevelingen geven we hier onder kort aan.

1. Doelmatigheid beheer

- De processen voor de totstandkoming van het werkboek en het proces voor de uitvoering van projecten zijn nog niet optimaal vastgelegd. Hierin is nog voordeel te behalen wanneer alle betrokkenen in het proces hun taak en rol kennen, hier duidelijke afspraken over gemaakt worden en dit ook wordt vastgelegd.
- Door het proces van totstandkoming van het projectcontract te digitaliseren kan de doorlooptijd worden verkort waardoor eerder met de uitvoering van een project kan worden begonnen.

2. Doelmatigheid budgettering

- Zorgen voor integrale rapportages waarbij inhoudelijke voortgang én financiën over individuele projecten ineen worden gepresenteerd.
- Toepassen van de Plan-Do-Check-Act-cirkel voor zowel individuele projecten alsook het werkboek.
- Maak het onderhoudsvolume, aantal m² dat in een jaar wordt uitgevoerd, zichtbaar (werkboek en verantwoording). Hierdoor kan een relatie met het beleidsplan worden gelegd en kunnen prijs- en hoeveelheidseffecten inzichtelijk worden gemaakt.
- Onderzoek de mogelijkheden om voor investeringsprojecten de kapitaallasten te verlagen.

3. Doeltreffendheid

- Ontwikkel andere kwaliteitsindicatoren en gebruik deze bij het monitoren van de en onderhoud van wegen.

De stand van zaken van de aanbevelingen:

- Punten onder 1 zijn al doorgevoerd;
- Punten genoemd onder 2 en 3 worden meegenomen in de uitvoering van dit wegenbeleidsplan en bij de aanschaf van een nieuw beheersysteem.

Kapitaallasten

Het jaarbudget voor het wegenonderhoud bestaat uit jaarlijkse kosten voor onderhoud en kapitaallasten (rente en afschrijving) van de jaarlijkse investering in wegen van € 2,575 miljoen (Meerjaren investering Wegen, afgekort MIW). De afschrijvingstermijn die we voor deze investeringen hanteren is 10 jaar met een daarbij behorend budget voor kapitaallasten van ongeveer € 3,5 miljoen en een totale boekwaarde (peildatum eind 2013) van 8,1 miljoen.

In 2009, hebben we in het kader van bezuinigingen, een jaar geen investeringen uitgevoerd, waardoor we tot 2019 een kapitaallasten budget hebben van € 3,141 miljoen in plaats van 3,5 miljoen.

We hebben de doelen van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 behaald

4.4 Afstemming disciplines

We hebben in 2009 – 2013 ingezet op "werk met werk" maken, slimmere planningen en afstemming met andere disciplines en partijen om zo de uitvoering te verbeteren. Daarbij is ingezet op afstemming met bijvoorbeeld woningcorporaties, ontwikkelmaatschappijen of intern met rioleringswerkzaamheden. Deze aanpak heeft gewerkt en er zich ook in vertaald dat we met minder budget toch hetzelfde werk kunnen realiseren.

We zien echter een aantal belangrijke veranderingen. Zo heeft u in paragraaf 2.2 al gelezen dat bij de vaststelling van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) is besloten minder bij te dragen aan andere disciplines als wegen en vanuit een oogpunt van zuivere kostentoekening (een deel van) de kosten van machinaal vegen ten laste te laten komen van het wegenbudget. Daarnaast zien we ook een ontwikkeling dat er minder nieuwe projecten in uitvoering komen, zowel vanuit de gemeente zelf als vanuit externe partijen als woningcorporaties. Dit legt extra druk op het wegbeheer. In positieve zin is er vanuit de gemeente onder "Jij maakt de buurt!" gewerkt aan het opstellen van wijkbeheerplannen samen met bewoners en partners (Zie www.jijmaaktdebuurt.nl).

De wijkbeheerplannen blijken een goed instrument om al heel vroegtijdig met partners en bewoners af te stemmen en prioriteiten te stellen in het wegbeheer.

Vanuit de veranderende rol van de gemeente, het afnemen van projecten en het grotere spanningsveld is het belangrijk dat er ook organisatorisch een sterkere coördinatie en afstemming plaats vindt. Dit vraagt om een nog sterkere positie vanuit (stadsdeel)beheer aan de voorkant in het wegbeheerproces.

4.5 Inspelen op trends en ontwikkelingen

Inspelen op trends en ontwikkelingen van dat moment was een belangrijk doel in de afgelopen periode.

Vanuit Stadsingenieurs Enschede is hier onder andere binnen projecten ervaring mee opgedaan (zie concrete voorbeeldprojecten in bijlage 10). Als belangrijke trends en ontwikkelingen benoemden we:

- **Duurzaam wegbeheer:** Duurzamer omgaan met het beheer van je wegen door onder andere zoveel mogelijk hergebruik van materialen, inspelen op klimaat door meer waterdoorlatende verharding en reductie van fijnstof door meer en andere soorten openbaar groen in de wegprofielen. *De afgelopen jaren hebben we hiermee geëxperimenteerd en met bijvoorbeeld het 100% hergebruik van materialen in het buitengebied. De ervaringen zijn waar mogelijk doorgevoerd in het reguliere werk;*
- **Geluid:** (experimenteren met) toepassing van geluidreducerend asfalt waar dit nodig is. Dit als afweging tussen noodzaak (wetgeving), toepasbaarheid en kosten; *Er is in de afgelopen periode samen met partners volop geëxperimenteerd met innovatieve projecten bij wegen, zowel op het gebied van duurzaamheid als geluid. Het gaat dan bijvoorbeeld om rubber in asfalt, het toepassen van geluidreducerend asfalt, proeven met koud asfalt, sleuven naast asfalt voor geluidreductie, 100 % duurzame projecten door middel van hergebruik en de fietssnelweg F 35. Dit heeft tot nieuwe inzichten, innovatie en nauwere samenwerking geleid.*
- **Teerhoudend asfalt/ Code milieu verantwoord wegbeheer:** Teerhoudend asfalt is schadelijk voor het milieu. In Enschede gebruiken we daarom al sinds jaren geen teerhoudend asfalt meer in de aanleg van wegen. In oude constructies kan nog wel teerhoudend asfalt aanwezig zijn. *De gemeente Enschede werkt zelf al jaren op een duurzame en milieuverantwoorde wijze aan de verwijdering van teerhoudend asfalt uit de wegen in haar openbare*

ruimte. Als formalisering van deze aanpak is de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer van het Ministerie van VROM ondertekend;

- **Duurzaam veilig verkeer:** Dit is de naam van het landelijk vastgestelde beleid voor verkeersveiligheid. We hebben in de afgelopen periode gewerkt aan de uitvoering van dit beleid. De subsidie voor de uitvoering van dit beleid op 30 km wegen was vervallen. *Daarom hebben we bij het groot onderhoud hiervoor budget gereserveerd, zodat we dit beleid toch konden blijven uitvoeren;*
- **Toename parkeerdruk:** Door toename van het autobezit neemt de parkeerdruk in de wijken al jaren toe. Vooral in jaren zeventig wijken, omdat er in die tijd een lage parkeernorm werd gehanteerd. *Bij het groot onderhoud van wegen hebben we daar op in gespeeld. Dit door zo nodig en indien het budget het toe liet extra parkeervoorzieningen aan te leggen.*
- **Kabel- en leidingwerkzaamheden:** De kwaliteit van de wegen is onder druk komen te staan, doordat onder andere de ingehuurd aannemers door de nutsbedrijven na kabelwerkzaamheden de sleuven niet goed dicht straten. Oorzaak hiervan is dat zij goedkope werkkrachten inhuren die niet over vereiste vakkennis bezitten. *Door de implementatie van MOOR (Meldingen Opbrekingen Openbare Ruimte) is de administratieve handeling meer gestroomlijnd en levert het een besparing op in zowel tijd als geld. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de*



De gemeente Enschede werkt al jaren op duurzame en milieuverantwoorde wijze aan de verwijdering van teerhoudend asfalt uit de wegen in haar openbare ruimte.

mogelijkheid om het herstraten in eigen beheer te doen, zodat we meer invloed hebben op de geleverde kwaliteit en of het financieel meer voordelen oplevert.

4.6 Communicatie bereikbaarheid bij werkzaamheden & extreem drukke dagen.

Er is in de afgelopen periode en ook in de jaren daarvoor ingezet op het vergroten van de communicatie over bereikbaarheid bij werkzaamheden en het verbeteren van de bereikbaarheid op extreem drukke dagen. Zo is er een bereikbaarheidscoördinator die afstemt met onze partners, een website met bereikbaarheidsinformatie, worden speciale gele omleidingsborden ingezet en ook speciale digitale matrixborden met actuele informatie. Dit heeft er toe geleid dat er veel draagvlak is ontstaan bij partners over afzettings- en omleidingsmaatregelen, er weinig klachten zijn over omleidingen en er een betere service is richting bewoners en partners. Ook de bereikbaarheid tijdens grote evenementen als Serious Request en tijdens Duitse feestdagen is goed verlopen. Daarnaast zijn ook mogelijke conflicten tussen projecten al vooraf vermeden. Wel zou de informatie over bereikbaarheid en toegankelijkheid nog verbeterd kunnen worden. Dit door samen met partners te kijken naar de wijze van afstemming en communicatie.

4.7 Hoe gingen we met het beheer om?

Het wegenbeleidsplan vormt een belangrijk onderdeel van het beheerproces van de wegen (zie fig. 3) Hierin stellen we de kaders, proces en de richtlijnen voor de jaarschijf vast. In de jaarschijf (wegen) en het werkboek (wegprojecten afgestemd met rioleringsprojecten)

worden vervolgens de wegen opgenomen die we dat jaar gaan aanpakken op basis van de uitgangspunten van het wegenbeleidsplan. Het bepalen van de aan te pakken wegen gebeurt onder andere via inspectie en het ophalen van informatie uit de stadsdelen. In bijlage 4 leest u hier meer over. Dit proces bleek in de afgelopen periode goed te werken. Wel is gebleken dat de invloed van bewoners beperkt is in het bepalen van de aan te pakken wegen, terwijl dit vanuit onze veranderende rol en het vergroten van de zeggenschap van bewoners wel wenselijk is. Dit zou meer en beter vorm kunnen krijgen door bijvoorbeeld het opnemen van de wijkbeheerplannen als onderdeel van het proces. Daarnaast valt er mogelijk ook meer winst te behalen op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

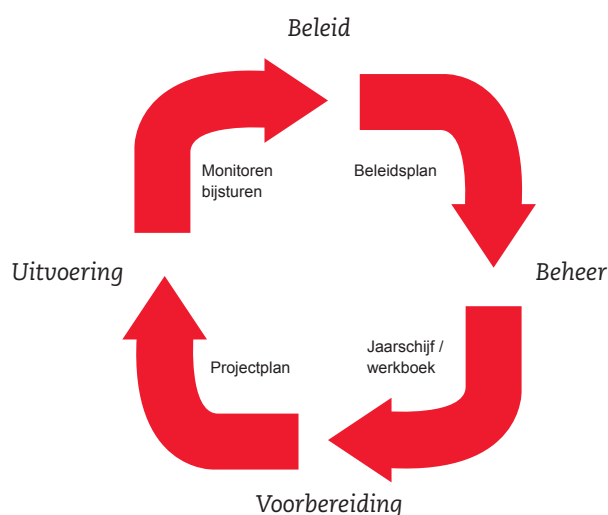


Fig. 3 Het wegenbeleidsplan als onderdeel van het beheerproces

Uiteindelijke kwaliteit op basis van daadwerkelijke budget in 2014	Hoofdstructuur	Stadserf + hoofdstructuur Roombeek	Verdere binnenstad	Bijzondere locaties	Woongebieden	Bedrijventerreinen	Buitengebied
Rijbaan, asfalt	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Rijbaan, elementen	Laag	Laag	Laag	Laag	Zeër Laag	Laag	Zeër Laag
Fietspaden, asfalt	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Fietspaden, elementen	Laag	Laag	Laag	Laag	Zeër Laag	Laag	Zeër Laag
Voetpaden	Laag	Laag	Laag	Laag	Zeër Laag	Laag	Zeër Laag
Parkeren en overig	Laag	Laag	Laag	Laag	Zeër Laag	Laag	Zeër Laag

Tabel 3. Uiteindelijke kwaliteit bij doorzetten van huidige beheersystematiek, ontwikkelingen en huidig budget.

4.8 Wat waren de financiële gevolgen?

Hieronder is het daadwerkelijk beschikbare budget (zie 3.3) uitgezet tegenover het benodigde budget op basis van actualisatie van de systematiek van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 en de gemaakte kwaliteitsafspraken. Hierbij zijn de eenheidsprijzen⁵ en arealen geactualiseerd voor de daadwerkelijke situatie begin 2014.

Benodigd budget bij huidige kwaliteitsafspraken:
€ 7,462 miljoen

Daadwerkelijk beschikbaar per 2014:
€ 5,880 miljoen.

Hieruit is blijkt dat het beschikbare budget niet meer toereikend is om de gemaakte kwaliteitsafspraken na te komen voor het wegbeheer en het budget de afgelopen jaren is verlaagd. Deze verlaging is ontstaan door noodzakelijke bezuinigingen of andere gemaakte keuzes door de raad (Voor een overzicht zie bijlage 5 en par. 3.3).

De huidige ontwikkelingen en financiële situatie vragen om een trendbreuk.

De afgesproken kwaliteit hebben we tot nu toe toch kunnen behalen door slim werken. Dit mede door de kapitaallasten structureel te verlagen (zie paragraaf 4.3) en mee te liften op ontwikkel- of rioleringsprojecten. We zien hierin nu knelpunten ontstaan. De mogelijkheden op het meeliften met andere projecten nemen af (zie hfdst. 2) en we hebben de kwaliteit van de woonstraten al moeten verlagen naar een laag beeldkwaliteitsniveau (par. 3.2). Als deze lijn zich doorzet, we de bestaande systematiek hanteren en het budget hetzelfde blijft zullen we de kwaliteitsafspraken niet meer na kunnen komen. In de tabel 3 is weergegeven welke kwaliteitsniveaus we nog kunnen behalen (laag tot zeer laag) met het vanaf 2014 daadwerkelijk beschikbare budget, de huidige systematiek en de huidige ontwikkelingen. Hieruit blijkt het verschil met de in 3.2 afgesproken kwaliteitsniveaus. Uit dit overzicht blijkt de noodzaak om te zoeken naar nieuwe methoden en werkwijzen en wegbeheersystematieken.

⁵Eenheidsprijs: De prijs per vierkante meter voor een onderhoudsmaatregel.

4.9 Samenvattend: wat we bereikt en geleerd hebben.

We hebben de doelen uit het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 in de afgelopen periode behaald. Door slim en innovatief werken zelfs met minder beschikbaar budget. Dat is goed om te constateren. Toch zien we dat het evenwicht in de laatste jaren verstoord raakt. Noodzakelijke bezuinigingen en keuzes drukken al zwaar op het wegenbudget en hebben op termijn nadelige effecten op de kwaliteit en veiligheid voor de weggebruiker. Dat dwingt ons om nog eens kritisch en op andere vernieuwende wijze te kijken naar ons wegbeheer. Kan het kostenefficiënter en slimmer zodat we de goede keuzes kunnen maken, toch duurzaam en vernieuwend kunnen blijven werken met partners en ruimte kunnen bieden aan bewoners? Dat alles met behoud van de veiligheid voor de weggebruiker. Dat vraagt om een trendbreuk en een nieuwe route...



Het Gemeentelijk Rioleringsplan en de Stedelijke koers hebben invloed op de wegen.

5. De route naar een nieuw evenwicht!

In de vorige hoofdstukken heeft u aan de hand van de uitdagingen (hfdst 2), de huidige situatie (hfdst 3) en de terugblik (hfdst 4) al kunnen lezen dat het zoeken van een nieuwe manier van wegbeheer en -beleid nodig is. Dit om te komen tot een nieuw evenwicht.

In dit hoofdstuk leest u welke nieuwe route we willen verkennen. Dit doen we door eerst concreet aan te geven welke 3 trendbreuken we willen onderzoeken (5.1) en op welke thema's we willen inzetten (5.2). In het tweede deel van dit hoofdstuk (5.3) lichten we toe op welke manier we samen met u, partners en bewoners, de beste route uit willen stippelen.

5.1 Trendbreuk: De route naar een nieuw evenwicht!

Zoeken naar een nieuwe manier van werken vraagt om trendbreuken. Oftewel gezamenlijk verkennen van nieuwe routes en mogelijkheden. We stellen drie te verkennen trendbreuken voor. Dit zijn:

5.1.1 Trendbreuk 1: Van beeldkwaliteit naar technische kwaliteit

Van focus op comfort, aanzien en veiligheid → naar focus op veiligheid

Wat?

We verleggen de focus van comfort, aanzien en veiligheid naar focus op veiligheid. Hiermee worden comfort en aanzien van ondergeschikt belang. We onderzoeken daarbij ook of we de huidige beeldkwaliteit (par. 3.2), het huidige prioriteringsbeleid (par. 4.2) en landelijke normen(par. 2.5) los kunnen laten.

Waarom?

Door de financiële noodzaak, trends en ontwikkelingen (hfdst 1.) zien we ons gedwongen te zoeken naar een andere vorm van wegbeheer. In het huidige wegbeheer speelt naast veiligheid en duurzaamheid (als levensduur van de weg) ook comfort en aanzien (hoe ziet het er uit?) een belangrijke wegingsfactor. We zien een noodzaak om te versoberen (zie samenvatting hfdst 6) en het accent nog zwaarder te leggen op de aspecten veiligheid en duurzaamheid (levensduur), waarbij we dus comfort en aanzien meer los laten.

Is het verantwoord?

Hoe ver we daarin kunnen gaan onderzoeken we de komende tijd samen met partners. Daarbij moeten we voor- en nadelen van de oude en de nieuwe systematiek tegenover elkaar zetten om zo de goede keuzes te kunnen maken. In par. 2.5 is al aangegeven dat de landelijke norm van de CROW een redelijk veilige norm is. We verwachten dat deze mogelijkheden biedt aan beeld en comfort in te boeten zonder dat dit onaanvaardbare effecten voor de veiligheid met zich mee brengt.

We maken drie trendbreuken met het verleden.

Wat levert het ons (mogelijk) op?

Een meer kostenefficiënt wegbeheersysteem, die past bij de huidige tijd. Tegelijkertijd zal het "beeld" van de wegen (wat ziet de bewoner) wel veranderen. We gaan meer "lapwerk" zien dan het nu op veel plaatsen meer egale beeld van de wegen. De veiligheid van de weggebruiker blijft uiteraard belangrijk. Van belang bij deze aanpak is ook te kijken naar het lange termijneffect en het totale beeld van de openbare ruimte. Een minder fraai straatbeeld kunnen we bijvoorbeeld mogelijk opvangen door maatregelen als netter openbaar groen of vaker vegen. Communicatie richting bewoners en partners is van cruciaal belang.

5.1.2 Trendbreuk 2: Van gebieden naar wegpaspoorten

Wat?

Bij de indeling van onze kwaliteitsniveaus (par. 3.2) hanteren we nu vooral een indeling op gebieden. We onderzoeken of we deze lijn kunnen loslaten en meer gaan richting kwaliteitsniveaus en afspraken op basis van de functie, gebruik en gebruikers van de weg. We bundelen soortgelijke wegen hier op en maken specifiek voor deze wegen een soort wegpaspoort, waarvoor we nieuwe normeringen gebaseerd op het aspect veiligheid ontwikkelen.

Waarom?

We zien ons genoodzaakt te zoeken naar meer maatwerk. Ook in de kwaliteitsafspraken. De huidige kwaliteitsafspraken zijn gebaseerd op gebieden (hoofdstructuren Roombeek en Stads erf op niveau hoog, rest basis). Een fietspad in een woonstraat moet echter net zo veilig zijn als een fietspad in Roombeek. Een industrieweg waar vooral vrachtwagens over rijden mag dan weer meer beschadigingen hebben dan een woonstraat, zonder dat de veiligheid van de gebruiker in gevaar komt. We willen daarom kijken of we wegpaspoorten kunnen benoemen en hier criteria en normen voor kunnen ontwikkelen. Een vorm van functie-gebonden beheer, waarbij we gaan kijken of we per profiel een ondergrens kunnen benoemen waarop de veiligheid van de weggebruiker nog niet in gevaar komt.

Is het verantwoord?

We verwachten het wel. Maar ook dit zullen we moeten onderzoeken met onze partners. Er zijn namelijk ook een aantal aandachtspunten: wat is het effect op lange termijn? Hoe ga je om met het integrale beeld van de openbare ruimte en welk effect heeft deze aanpak daar op? Wat voor effect heeft het ook specifiek op de visitekaartjes van de stad (binnenstad en Roombeek) en de uitstraling van de stad richting bezoekers in het algemeen? Welk effect heeft het in breed verband? Kunnen we nog wel werk met werk maken? (oftewel: riolering combineren met wegenprojecten enz.)

Wat levert het ons (mogelijk) op?

We verwachten beter maatwerk en meer kostenefficiënt te kunnen werken passend bij de huidige financiële situatie.

5.1.3 Trendbreuk 3: Sanering van kapitaallasten

Wat?

Onderzoeken via scenario's of we de kapitaallasten die drukken op het wegbudget kunnen verlagen.

Waarom?

Kapitaallasten drukken op het wegbudget (zie 4.3). We betalen meer aan rente en aflossing (3,14 miljoen euro tot 2019 en daarna weer 3,5 miljoen) dan we investeren (MIW: 2,575 miljoen euro). Door niet meer te activeren kunnen we dus ruimte creëren binnen het eindproduct wegen van uiteindelijk ongeveer 0,9 miljoen euro. We willen daarom onderzoeken of we de boekwaarde (van 8,1 miljoen euro eind 2013) versneld kunnen aflossen.

Dit doen we op basis van een drietal hoofdscenario's:

1. Huidige lijn doorzetten: Wat is het effect als we de huidige lijn met investeringen doorzetten?
2. Investeren gedeeltelijk verlagen: De investeringen (MIW) tijdelijk gedeeltelijk verlagen en deze gebruiken om de openstaande schuld versneld af te lossen, waardoor de kapitaallasten omlaag gaan en er meer budget vrij komt voor het wegbeheer.
3. Investeren stoppen: Stoppen met investeringen (MIW), en de daarvoor geraamde middelen inzetten voor het versneld aflossen van de schuld. De middelen die vrijkomen door het vervallen van de kapitaallasten kunnen dan ingezet worden op het groot onderhoud van de wegen.

De hoofdscenario's en mogelijkheden gaan we verder uitwerken en bespreken met de Raad.

De trendbreuk is dat we onderzoeken of we in de toekomst geheel kunnen stoppen met het activeren van de investeringen in wegen.

Is het verantwoord?

Dat moeten we onderzoeken samen met de Raad via scenario's. Er zitten zowel voordelen aan als ook mogelijke nadelen. Wat is het effect op lange termijn van tijdelijk (gedeeltelijk) niet meer investeren? Hoe ga je dit realiseren als we concluderen dat budgetten voor wegbeheer al onder druk staan? De voor- en nadelen en effecten moeten we nauwkeurig in beeld brengen om een afgewogen keuze te maken.

Wat levert het ons (mogelijk) op?

Meer budget voor het wegbeheer (in plaats van budget naar rente en aflossing van de schuld).

De richting

In het algemeen kunnen we dus stellen dat de route een aantal belangrijke kenmerken heeft, dit is de richting van de nieuwe route:

- Kostenefficiënt: budgetten daarvoor inzetten waarvoor ze bestemd zijn, versoberen en doelmatig werken, zoeken naar nieuwe methoden, betaalbaarheid wegbeheer op lange termijn;
- Maatwerk en tegelijkertijd experimenteren en onderzoeken in de praktijk;
- Risico's durven nemen, tegelijkertijd zorgen dat we geen grote schades en kapitaalvernietiging veroorzaken.

5.2 Focus op drie thema's: Innovatie, duurzaamheid en participatie

In het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 hebben we ons breed gefocust op zeer veel onderwerpen (zie par. 4.5 inspelen op trends en ontwikkelingen). Deze brede focus was op dat moment nodig en heeft tot positieve resultaten geleid. Veel van de ontwikkelingen en thema's zijn al doorgevoerd als regulier werk en standaard denk- en werkwijzen. Voor het echt inzetten van een nieuwe lijn is het belangrijk ons te focussen op de belangrijkste thema's, die we naast de bezuinigingen en het behouden van de veiligheid zien.

We focussen op participatie, innovatie en duurzaamheid.

We gaan ons daarom naast de eerder genoemde drie trendbreuken focussen op drie thema's bij het zoeken van de nieuwe route. Dit zijn het bevorderen van:

1. Innovatie:

In de voorgaande periode hebben we hier al stappen in gemaakt door kleinschalig te experimenteren in projecten, zoals toepassen van rubber in asfalt voor geluidreductie. Het bevorderen van innovatief denken willen we nu stimuleren in de gehele wegbeheercyclus. We willen niet alleen samen met partners zoeken naar nieuwe innovatieve manieren van wegbeheer, maar ook het innovatief denken bij partners bevorderen. Dit moet er toe leiden dat we gezamenlijk manieren vinden om met gebruik van nieuwe technieken en kennis ons wegbeheer beter uit te voeren;

2. Duurzaamheid:

In Enschede vinden we duurzaamheid en duurzaam werken belangrijk. Daarom willen we ook in het wegbeheer het duurzaam werken en denken verder bevorderen. Dit om ook vanuit het wegbeheer mogelijk een nog grotere bijdrage te leveren aan onze duurzaamheidsdoelstellingen.

3. Participatie:

Bewoners weten als geen ander wat er speelt in hun buurt en wat zij belangrijk vinden. In Enschede kennen we al "Jij maakt de buurt" met daaronder bijvoorbeeld de wijkbeheerplannen. Daarnaast werken we al intensief samen met partners en ook steeds meer en sterker met andere gemeenten. Vanuit de veranderende rol van de overheid en de ontwikkelingen kunnen we het niet meer alleen. Samenwerking en participatie zijn niet langer een vraag, maar een eis. Daarom willen we participatie en samenwerking bevorderen in het wegbeheer.

Deze thema's moeten een plek krijgen in de wegbeheercyclus, daarnaast willen we ook op andere wijze zoeken naar mogelijkheden om de inzet op deze thema's te versterken. In de volgende paragraaf leest u hier meer over.

En andere thema's en beleidsterreinen?

Uiteraard zijn er ook een aantal thema's waar zich ontwikkelingen in (kunnen) voordoen en waar we dus op in moeten blijven spelen. In paragraaf 6.2 leest u hier meer over.

5.3 De strategie: Op zoek naar de beste weg!

De route is bepaald, de focus gevonden. Maar hoe vinden we nu de beste weg naar het nieuwe evenwicht? In deze paragraaf leest u hier meer over.

5.3.1 Het vertrekpunt

We hebben het nieuwe evenwicht nog niet gevonden. Die gaan we de komende tijd - werkende wijs - zoeken samen met partners en bewoners. Dat betekent dat er een overgangperiode is. In paragraaf 2.2 en 4.4 hebben we al geconcludeerd dat stadsdeelbeheer een sterkere positie moet krijgen in het proces. Stadsdeelbeheer zal dus ook een belangrijke rol moeten hebben in het realiseren van de route en het zoeken naar de beste weg. Als start van de route nemen we vanwege de overgangperiode nog de uitgangspunten en de systematiek van het wegenbeleidsplan 2009 -2013. Dit betekent dat we in eerste instantie de kwaliteitsniveaus, areaalindelingen en berekeningssystematiek uit dit plan als vertrekpunt nemen (zie hfdst. 3). Daarnaast hanteren we de eerste tijd ook nog het prioriteringsbeleid (par. 4.2), de wijze van inspecties (zie par. 2.5) en de wijze van totstandkoming van de jaarschijf, oftewel: de straten die we moeten aanpakken in het betreffende jaar (zie bijlage 3).

5.3.2 Onderweg naar het evenwicht

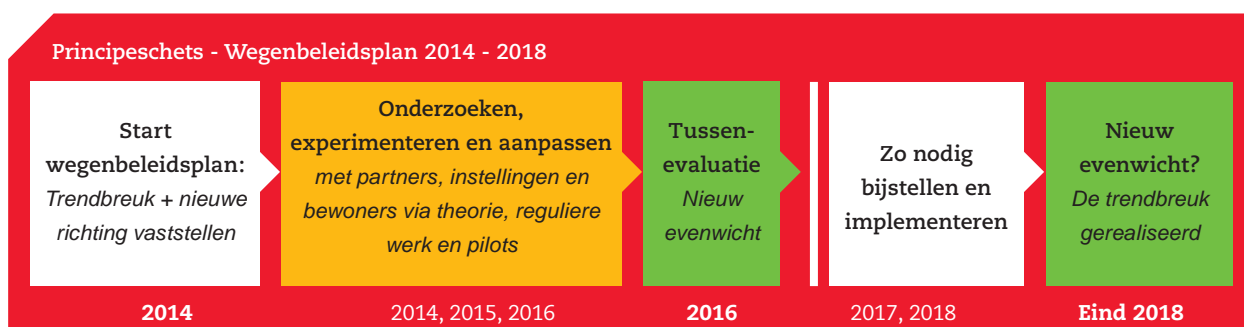
Het vertrekpunt is bekend. Nu is het de zaak de beste route te vinden. Dat gaan we doen door de komende drie tot vijf jaar te gebruiken om samen met partners en bewoners ervaringen op te doen in de praktijk. Deze tijd hebben we nodig, omdat je bij wegen effecten van pilots en veranderingen in regulier werk niet op korte termijn kunt waarnemen. Na deze periode houden we een tussenevaluatie met de raad, waarin we onze belangrijkste bevindingen delen met de raad. Na deze tussenevaluatie gaan we de volgende twee jaar de positieve ervaringen uitbouwen en/of breder toepassen in de praktijk. In tabel 4 is dit kort schematisch weergegeven.

5.3.3 De zoektocht: via theorie, regulier werk aanpassen en pilots!

Het belangrijkste onderdeel van de zoektocht vormt het samen met partners en bewoners zoeken naar nieuwe mogelijkheden. Dit doen we aan de hand van drie richtingen:

1. Theorie:

Theoretische studies en onderzoeken. Samen met partners en met behulp van ervaringen vanuit andere gemeenten. Dit soort onderzoek hebben we nodig om bijvoorbeeld onze nieuwe beheersystematiek te bepalen, toetsingscriteria en indicatoren op te stellen, te leren uit onze eigen eerdere ervaringen uit al ingezette ontwikkelingen en om te leren van andere gemeenten en instellingen. We vormen hiermee het theoretisch kader van het nieuwe evenwicht.



Tabel 4. De weg naar het nieuwe evenwicht.

2. Regulier werk aanpassen:

Een deel van de nieuwe lijn en de focus van dit wegenbeleidsplan kunnen we gelijk doorvoeren in het reguliere werk en het beheerproces. We hebben daarnaast de afgelopen jaren al ervaring opgedaan met bijvoorbeeld participatie of andere manieren van opdrachtverstrekking. Deze werkwijzen kunnen we gelijk doorvoeren in ons reguliere werk. Te denken valt bijvoorbeeld aan het opnemen van de wijkbeerplannen of het op andere wijze aanbesteden van projecten, waarbij we meer letten op duurzaamheid of de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

3. Pilots:

Met ontwikkelingen of zoekrichtingen waarvan we het exacte effect nog niet kennen gaan we (kleinschalige) pilots uitvoeren in de praktijk. Dit kan uiteraard gecombineerd gaan met een theorie onderzoek. Mocht een pilot succesvol blijken dan kunnen we deze vervolgens doorvoeren in het reguliere werk.

In hoofdstuk 6, paragraaf 6.1 vindt u een selectie van de belangrijkste onderzoeksrichtingen in theorie, regulier werk en pilots, die de richting moeten geven naar het nieuwe evenwicht. Zie ook tabel 5.

5.3.4 Aankomst op bestemming: het nieuwe evenwicht?

Het doel van de route is uiteindelijk te komen tot een nieuw evenwicht. Uit de evaluatie zal blijken of de aanpassingen in het reguliere werk en als gevolg van de pilots het gewenste resultaat hebben opgeleverd. Mogelijk zullen niet alle ingezette richtingen en pilots succesvol zijn, daarom moeten keuzes (zonder grote risico's) kunnen worden teruggedraaid en/of niet leiden tot kapitaalvernietiging.

Het kan natuurlijk ook zo zijn dat we bij de tussenevaluatie concluderen dat we het nieuwe evenwicht al hebben gevonden in het reguliere werk. In dat geval wordt de periode van verder bijstellen en implementeren overgeslagen. We stellen dan in 2016 al het nieuwe definitieve plan op. Het evenwicht is dan gevonden!



Tabel 5. De route naar het nieuwe evenwicht.



5.4 Samenvattend: De route!

We gaan op weg naar een nieuw evenwicht. Dit nieuwe evenwicht willen we uiterlijk in 2018 (mogelijk al 2016) realiseren. Als vertrekpunt nemen we vanwege de overgangperiode de uitgangspunten en systematiek van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013. Om de beste weg te vinden zetten we op de route drie trendbreuken in:

4. Van beeldkwaliteit → naar technische kwaliteit (focus minder op beeld & comfort en meer op veiligheid);
5. Van gebieden → naar wegpaspoorten (bij kwaliteitsniveaus niet meer kijken naar het gebied, maar naar functie, gebruik en gebruikers van een weg(profiel));
6. Sanering van kapitaallasten (die drukken op het wegenbudget).

De trendbreuken onderzoeken we samen met partners en bewoners via drie wegen: theorie, gelijk doorvoeren in regulier werk en concrete pilots. Daarnaast focussen we op drie thema's in het hele wegbeheerproces, zijnde: innovatie, duurzaamheid en participatie.

6. Het plan: De nieuwe weg naar evenwicht realiseren!

De route is bepaald en de beste weg gekozen. Maar hoe gaan we nu de weg naar evenwicht realiseren? In dit hoofdstuk laten wij u zien welke concrete stappen we gaan zetten.

6.1 Stappenplan opstellen

Het realiseren van de weg doen we via een aantal concrete stappen. Vanuit haar rol in het beheer samen met partners en bewoners moet stadsdeelbeheer een belangrijke coördinerende rol hebben in het realiseren en uitvoeren van deze stappen. In de volgende paragrafen geven we de belangrijkste onderdelen van de stappen weer. Dit zijn:

- Zoeken met partners en bewoners via theorie, regulier werk en pilots (6.2);
- Wat doen we met andere relevante thema's? (6.3);
- Hoe monitoren we en stellen we zo nodig tijdig bij? (6.4);
- Communicatie! (6.5).

Voor de verschillende onderdelen worden op uitvoeringsniveau concrete stappenplannen of projectplannen gemaakt. Hierin zullen in elk geval de in dit hoofdstuk genoemde onderdelen worden meegenomen. Belangrijk is uiteraard ook dat de trendbreuken en thema's worden doorgevoerd in alle processtappen van het wegbeheer. Dit geven we samen met partners vorm.

6.2 Zoeken met partners en bewoners via drie wegen: Theorie, regulier werk en Pilots

Hieronder vindt u de belangrijkste onderdelen (trendbreuken en de thema's innovatie, duurzaamheid en participatie) die we gaan uitvoeren op het gebied van theorie, regulier werk en pilots. In bijlage 10 vindt u een meer volledig overzicht. De afgelopen jaren zijn er binnen de afdeling Stadingenieurs Enschede verschillende initiatieven genomen (projecten en pilots) op de thema's innovatie, duurzaamheid en participatie. Deze initiatieven zijn niet opgenomen in onderstaande paragrafen omdat ze al zijn uitgevoerd. Ze zijn echter wel bron van inspiratie om verder uit te bouwen en zijn zodoende in bijlage 10 opgenomen.



Theorie: de verschillende wegpaspoorten benoemen en uitwerken met partners.

6.2.1 Vanuit de theorie

Trendbreuken:

- Uitwerking en beproeven van de systematiek van wegpaspoorten. Categoriseren en per wegtype beschrijven.
- Benoemen en ontwikkelen van nieuwe indicatoren voor het monitoren en evalueren van het beheer van de wegen. Dit doen we samen met partners en ligt in het verlengde van wegpaspoorten waar wegtypes beschreven worden in termen van technische kwaliteit.

Samen met bewoners en partners zoeken we het nieuwe evenwicht.

Thema's:

- Optimaliseren en vernieuwen van sturingsinstrumenten (innovatie). De nieuwe (te onderzoeken) lijn van het wegenbeleidsplan en de ontwikkeling van wegpaspoorten vragen ook om een aanpassing en optimalisatie van de indeling van de bestaande sturingselementen. Het gaat dan om een aanpassing van bijvoorbeeld de huidige beheersystemen, inspectie methoden en financiële systemen.
- Levenscyclus-analyse binnen het beheer van wegen (duurzaamheid). Voor het beheer van een weg kan per wegtype een levenscyclus-analyse (LCA) worden opgesteld. Hierbij wordt de gehele levenscyclus in kaart gebracht om een bepaald wegtype te onderhouden. Daarbij krijgen we meer inzicht in het beslag dat dit onderhoud legt op grond- en hulpstoffen en de mate van milieubelasting. Op basis hiervan we mogelijk duurzamere keuzes maken voor aanpassing van onderhoudstechnieken en te gebruiken materialen.

Algemeen:

- Ervaringen ophalen uit het werkveld. Hierbij halen we ideeën op bij andere gemeenten en partners. Dit zowel op het gebied van de trendbreuken als de thema's. We maken hierbij gebruik van benchmarks en onze bestaande netwerken, zoals het kennisplatforms van de CROW en Pioneering.

6.2.2 In de praktijk

Trendbreuken:

- Minder grootschalige vervanging en versobering van het groot onderhoud. Dit houdt in dat de focus bij de wegen meer komt te liggen op veiligheid en minder op comfort en aanzien. Deze beweging zal in het reguliere werk de komende jaren al te zien zijn.
- Aanpassing van ondergrondse wegconstructies en -opbouw door meer maatwerk. Op dit moment gebruiken we voor alle hoofdwegen dezelfde ondergrondse constructie. Door meer rekening met de wegbelasting (af te leiden uit de wegpaspoorten), kan kostenefficiënter worden gewerkt.

Thema's:

- Werkprocessen onder loep (innovatie, duurzaamheid en participatie). Centraal staat de vraag "waar en hoe kunnen we de thema's innovatie, duurzaamheid en participatie inbrengen in de werkprocessen?". Hiervoor bekijken we de werkprocessen stap voor stap en zorgen dat innovatie, duurzaamheid en participatie in de verschillende stappen in de keten van het beleid tot de inrichting en het onderhoud positie krijgen.



- Wijkbeheerplannen (participatie). In hoofdstuk 4 en paragrafen 2.4 en 5.2 hebben we al geconcludeerd dat het wijkbeheerplan onder "Jij maakt de buurt!" een belangrijk instrument vormt om integraal afgewogen keuzes te maken samen met partners en bewoners. We geven het wijkbeheerplan daarom ook een duidelijke positie in het proces van het wegbeheer en de totstandkoming van de jaarschijven (zie bijlage 4). Aanpassingen aanbestedingen (duurzaamheid en participatie).

Het gaat om het sterker laten meewegen van criteria op het gebied van duurzaamheid en de inzet mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast kijken we naar de rolverdeling tussen gemeente en aannemer, waarbij we meer willen inzetten op de samenwerking in plaats van afrekening.

6.2.3 Pilots

Trendbreuken:

- Verkeersregulering voor vrachtverkeer, waardoor bepaalde wegen of routes minder worden belast. In stadsdeel West (Stadsveld) wordt hier ook ervaring mee opgedaan in verband met de bouw van enkele supermarkten.

Thema's:

- Design & Maintenance naar voorbeeld van Rijkswaterstaat (innovatie). Rijkswaterstaat heeft haar eigen methodieken op het gebied van ontwerpen en onderhouden van wegen. Zo legt een aannemer niet alleen de weg aan, maar is ook voor lange periode verantwoordelijk voor het onderhoud van deze weg. We gaan onderzoeken of we deze methoden ook binnen het beheer van de wegen in Enschede kunnen toepassen.
- Weginspectie uitvoeren via (digitale) camera's (innovatie). De inspectie van wegen gebeurt nu via visuele inspectie door medewerkers op basis van landelijke Crow-systematiek. We willen onderzoeken of we ook met (digitale) camera's de inspecties uit kunnen voeren.
- Adoptie van wegen (participatie). Onderzoeken of we bewoners en ondernemers een weg kunnen laten adopteren of zelf onderhouden. Dit door een pilot met adoptie van een woonstraat/ woonstraten. Starten als pilot en bij succes een plek geven in het reguliere beheer en binnen "Jij maakt de buurt!"
- Pre-winter inspectie van wegen met oog op vorstschade (innovatie en duurzaamheid). Door in het vroege najaar weginspecties te intensiveren en onderhoud te ondernemen wordt voorkomen dat gedurende de winterperiode kleine beschadigingen uitgroeien tot forse beschadigingen en duurder onderhoud.

De weg naar evenwicht via theorie, regulier werk en pilots

6.3 Andere relevante thema's

Er zijn nog twee belangrijke thema's die we meenemen bij het beheer en onderhoud van wegen, namelijk de geluidsbelasting en mobiliteit.

In het huidige beheer en onderhoud van wegen heeft de bestrijding van omgevingslawaai al een plaats.

Een hernieuwde impuls om dit vast te houden komt vanuit het Actieplan omgevingslawaai, wat recentelijk is vastgesteld (2013) door het college van B&W. Het thema geluid is verder uitgewerkt in bijlage 8.

Bij mobiliteit zijn bereikbaarheid, veiligheid en

leefbaarheid als criteria leidend bij het opstellen van beleid welke geformuleerd wordt vanuit het programma Stedelijke Ontwikkeling. Veiligheid is net als bij het onderhoud van wegen één van de kernpunten waar het om draait. In leefbaarheid zitten aspecten als de milieudruk als gevolg van verkeersbewegingen wordt gehanteerd. Het thema mobiliteit zover relevant voor wegonderhoud is uitgewerkt in bijlage 9.

6.4 Monitoring: Regelmatig de thermometer er in steken!

Bij het zoeken naar een nieuwe route naar evenwicht is het van belang te weten of we nog wel op de goede weg zitten. Dat vraagt naast de tussenevaluatie (in 2016) meer dan voorheen ook tussendoor (jaarlijks) actieve monitoring. Dit om zo nodig tijdig bij te kunnen sturen. Hiervoor zetten we verschillende instrumenten in:

- Beheersysteem;
- Inspecties;
- Begroting;
- IPC- cyclus: kadernota, programmabegroting enz. Zie ook: www.enschede.nl/koers053
- Indicatoren benoemen (waar mogelijk): Tot nu toe hanteerden we als indicator de beeldkwaliteit en de landelijke Crow-norm. Aangezien we deze norm los gaan laten zullen we samen met partners nieuwe indicatoren moeten bepalen.



Pilot: Voorkomen dat gedurende de winterperiode kleine beschadigingen uitgroeien tot forse beschadigingen en duurder onderhoud. Dit door weginspecties en kleine herstelwerkzaamheden voor de winter al uit te voeren.

6.5 Goede communicatie van essentieel belang!

In het proces zien we twee belangrijke aandachtspunten voor communicatie:

1. Het participatieproces;
2. De boodschap: Het wordt soberder.

6.5.1 Participatie

In dit wegenbeleidsplan is participatie en samenwerking een belangrijk onderdeel. De gemeente kan het niet meer alleen. In de afgelopen periode heeft de gemeente met verschillende projecten al ingezet op het versterken en vergroten van de participatie van de inwoner van Enschede. 'Jij maakt de buurt!' is daar een succesvol voorbeeld van. In het huidige proces van de wijkbeheerplannen worden inwoners van een wijk/buurt betrokken bij het proces van beheer en onderhoud in hun leefomgeving. Zij bepalen samen met de gemeente waar de prioriteiten liggen. In dit proces is er ook ruimte om de verwachtingen naar elkaar toe scherp te maken. Hoe zit het proces van onderhoud nu in elkaar? Welke verplichtingen heeft de gemeente? Maar ook welke financiële middelen zijn er beschikbaar? Wat zijn de gevolgen van de keuzes die we maken? Op deze manier zijn inwoners meer betrokken bij de afwegingen die de gemeente moet maken, zeker in deze periode van bezuinigingen.

6.5.2 Communicatie boodschappen

In dit wegenbeleidsplan staat het duidelijk omschreven: we moeten scherpe keuzes maken als gemeente. Ook als het gaat om het beheer en onderhoud van de wegen. Dat gaat de inwoner in zijn leefomgeving en de gebruiker van de weg merken. Minder comfort, bijvoorbeeld. Daarnaast gaan we meer inzetten op duurzaamheid, innovatie en participatie. Deze boodschappen moeten we duidelijker gaan vertellen. In het proces van de wijkbeheerplannen bijv. hebben we in onze communicatie de nadruk gelegd op het actief meedenken en doen. Immers: 'Jij weet het beste wat in jouw buurt nodig is!' In de communicatie vanuit de wijkbeheerplannen moeten we de 'versoeringsboodschap' en de uitleg daarvan nadrukkelijker meenemen. Dit kan in de algemene uitingen die we gebruiken, maar ook zeker in de gesprekken met mensen die participeren.

Rondom de politieke besluitvorming zullen we goede communicatie moeten organiseren om dit plan, onze uitgangspunten, uitdagingen en stappen inzichtelijk te maken. Nog belangrijker is om in het vervolg daarop, aan te sluiten bij de processen die rechtstreeks raakvlakken

hebben met de leefomgeving van de inwoners van Enschede. Op het moment wanneer de inwoner wordt geconfronteerd met de effecten van het beleid.

Communicatie-advies:

- 'Jij maakt de buurt!' inzetten als communicatieconcept voor het betrekken van bewoners, maar ook om de versoeringsboodschap uit te dragen;
- Communicatie wegenbeleidsplan rondom politieke besluitvorming;
- Heldere communicatieboodschappen over keuzes integreren in de gemeentelijke processen; Boodschappen moeten helder en duidelijk zijn en aansluiten bij de belevingswereld van de doelgroep. De details van het wegenbeleidsplan zijn minder aantrekkelijk voor de gemiddelde inwoner;
- In de communicatie nadrukkelijker de 'versoeringsboodschap' meenemen.

6.5.3 Kernboodschap per doelgroep

Onderstaande doelgroepen hebben we nu in beeld.

Primair:

Bewoners: Zowel individuele bewoners als wijk-, dorpsraden en bewonersteams;

Secundair:

- Kennisinstellingen: zoals: Saxion, Universiteit Twente, Crow, Pioneering;
- Pers (intermediair) Lokale pers, landelijke pers en vakpers;
- Overheid: Zo nodig ministerie, provincie en gemeenten. Zowel in regionaal verband als breder;
- De markt: aannemers, ondernemers, enz.;
- Stichtingen e.a. zoals de fietsersbond.

Communicatie-advies:

Pas de boodschap aan op het doel en de doelgroep die we willen aanspreken. De kernboodschap richting de primaire doelgroep moeten we gericht, duidelijk en helder houden. Dus niet teveel beleidstaal en technische achtergronden. Richting kennisinstellingen is weer meer ruimte voor de technische aspecten.

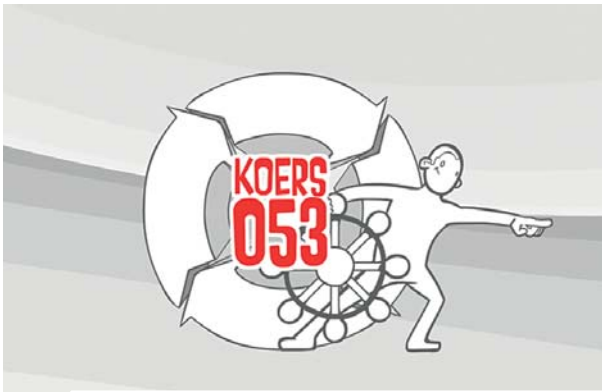
De pers is een aparte doelgroep, deze fungeren vaak als intermediair van de boodschap. Het is belangrijk om deze groep te benaderen met een consistente, heldere boodschap. Een open en actieve benadering van de pers bij kritieke momenten, maar zeker ook wanneer we successen boeken (met pilots bijvoorbeeld) blijft een belangrijk uitgangspunt.

Specifiek: interne communicatie

Naast 'jij maakt de buurt!' zijn we ook in andere processen die raakvlakken hebben met het onderhoud van het beheer van wegen. Processen waarin we in gesprek zijn met de inwoners van Enschede. Bijvoorbeeld bij het WijkVerkeersCirculatiePlan. Maar ook stadsdeelmanagement en -beheer en Onderhoud Enschede, het GCC die dagelijks telefoontjes ontvangen. Belangrijk is dat we ook in deze processen dezelfde kernboodschappen vertellen.

Specifiek: Bestuur

Een belangrijk aandachtspunt in het proces is goede afspraken en tijdige terugkoppeling met het bestuur. Hiervoor gebruiken we de reguliere IPC-cyclus (zie www.koers053.nl). Daarnaast gebruiken we bij specifieke pilots in stadsdelen de stadsdeelcommissie.



Via onder andere koers053 wordt actief geïnformeerd over tussenuitkomsten van het wegenbeleidsplan 2014 - 2018.

6.6 Samenvattend: Het plan

Voor het vinden van de beste weg naar het nieuwe evenwicht is het belangrijk een aantal concrete stappen te zetten. Stadsdeelbeheer heeft een belangrijke regiefunctie bij het realiseren van deze stappen. De belangrijkste zijn:

- ▶ Zoeken met partners en bewoners naar mogelijkheden op het gebied van de trendbreuken, duurzaamheid, participatie en innovatie via theorie, regulier werk en pilots;
- ▶ Bewaken en bijhouden van andere relevante thema's en ontwikkelingen in het reguliere werk, zoals de fietsvisie, mobiliteit, geluid;
- ▶ Actiever monitoren en zo nodig bijsturen. Hiervoor gebruiken we de reguliere systemen en middelen, maar gaan we ook gezamenlijk nieuwe indicatoren benoemen;
- ▶ Helder communiceren, waarbij er twee belangrijke aandachtspunten zijn: 1. De participatie en 2. Het wordt soberder. Hiervoor gaan we per doelgroep heldere communicatieboodschappen opzetten. Daarnaast zetten we bestaande middelen als "Jij maakt de buurt!" en de wijkbeheerplannen in om bewoners en partners te bereiken.

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Enschede.

Vormgeving

Digidee Ontwerpstudio

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Tekst mag alleen met toestemming van de gemeente Enschede worden overgenomen.

© mei 2013, gemeente Enschede

Bijlagen Wegenbeleidsplan Enschede 2014 - 2018

Bijlagen
Wegenbeleidsplan
Enschede
2014 - 2018

Inhoudsopgave

► Bijlagen

1.	Waarom een wegenbeleidsplan?	4
2.	Wet- en regelgeving	5
3.	Landelijke wegbeheersystematiek CROW	8
4.	Het proces wegbeheer 2009 - 2013	10
5.	Indeling op kwaliteitsniveaus 2009 - 2013	14
6.	Bezuinigingen en keuzes wegenbudget	16
7.	Benodigd budget 2014	17
8.	Actieplan omgevingslawaaï 2013 - 2018	19
9.	Mobiliteit en relevant beleid	20
10.	Theorie, regulier werk & pilots: gerealiseerd en nog te realiseren	22

1. Waarom een wegenbeleidsplan?

De veiligheid en de uitstraling van de openbare ruimte zijn belangrijk voor de beleving van de burger en de aantrekkelijkheid van de gemeente voor bezoekers.

De gemeente is eigenaar van, en daarmee verantwoordelijk voor, de openbare ruimte in haar gebied. Wegen vormen een belangrijk onderdeel van deze openbare ruimte.

De inwoners, ondernemers en bezoekers in Enschede vragen een voldoende veilige en comfortabele onderhoudstoestand van de verharding. Dit moet de gemeente realiseren tegen maatschappelijk acceptabele kosten. Dat laatste wordt ook geëist door hogere overheidsorganen (provincie, staat) die ook verwachten dat dit binnen de wettelijke kaders wordt uitgevoerd (o.a. Wegenwet).

Er wordt dus veel van de gemeente gevraagd ten aanzien van het beheren van de openbare ruimte. Dit maakt het noodzakelijk hierop meetbaar en toetsbaar beleid te maken. Om deze reden wordt iedere vijf jaar een wegenbeleidsplan gemaakt waarin het beleid wordt vastgelegd.

2. Wet- en regelgeving

Op zowel Europees als nationaal niveau zijn wetten vastgesteld, die betrekking hebben op de kwaliteit van de wegen, meubilair en kunstwerken welke in beheer zijn bij de gemeente. Wetten die invloed hebben op het beheer en onderhoud van de infrastructuur zijn onder andere:

- Wegenwet;
- Wegenverkeerswet;
- Nieuw Burgerlijk Wetboek;
- Wet Maatschappelijke Ondersteuning;
- Wet Milieubeheer en het Bouwstoffenbesluit;
- Wet Geluidhinder;
- Besluit asbestwegen Wms (Wet milieugevaarlijke stoffen);
- Bodemkwaliteitskaart en Bodembeheersplan;
- Arbeidsomstandighedenwet (Arbo);
- Flora- en faunawet.

Hieronder staan de hierboven genoemde wetten nader beschreven. In de beschrijvingen zijn alleen de belangrijkste zaken opgenomen met betrekking tot wegverhardingen.

Wegenwet

De Wegenwet (vastgesteld in 1930) regelt de toegankelijkheid van openbare wegen, het onderhoud van wegen, de onteigening van gronden voor aanleg of verbetering van wegen, de verplichting tot het vaststellen van een wegenlegger en het recht op tolheffing.

Deze wet heeft betrekking op alle openbare wegen. De Wegenwet maakt onderscheid tussen het beheer van wegen en de onderhoudsplicht van wegen. De gemeente heeft het beheer van alle binnen haar gebied gelegen wegen, die niet in beheer zijn bij Rijk, Provincie of Waterschap. De gemeente heeft in het algemeen de onderhoudsplicht van de wegen die zij in beheer heeft, tenzij de onderhoudsplicht bij een particulier ligt (bijv. Woningcorporatie). De Wegenwet vereist van de beheerder goed 'rentmeesterschap'. Dit betekent dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. De Wegenwet verplicht wegbeheerders om de aan hen toegewezen wegen 'in goede staat' te houden.

Wegenverkeerswet

Deze wet bevat regels voor weggebruikers als voor beheerders. De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen borgen. Deze wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker. Daarnaast dienen de eenmaal genomen maatregelen zodanig te worden gehandhaafd dat de weggebruiker zich op de situatie kan instellen. Hieruit blijkt het belang van het onderhoud van verkeersvoorzieningen en verkeersmaatregelen.

Nieuw Burgerlijk Wetboek

Op grond van de in deze wet opgenomen 'risicoaansprakelijkheid' is de beheerder aansprakelijk voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Ook heeft de gemeente te maken met de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen zogenoemde 'schuldaansprakelijkheid'. Op de gemeente rust een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Volgens het Nieuwe Burgerlijk Wetboek moet de gemeente kunnen aantonen dat er inspectie en onderhoud met optimale zorg wordt uitgevoerd. Alleen dan is het risico voor de aansprakelijkheidstelling terug te dringen.

Wet Maatschappelijke Ondersteuning

Deze wet maakt de gemeente verantwoordelijk voor een aantal maatschappelijke aandachtspunten, beschreven in negen zogenaamde prestatievelden. Één van deze velden is het bevorderen van de sociale samenhang in en de leefbaarheid van steden, dorpen, wijken en buurten. De openbare ruimte heeft hier uiteraard een grote invloed op.

Wet Milieubeheer en het Bouwstoffenbesluit

Deze wet geeft aan welke stoffen als afvalstoffen worden aangemerkt en hoe daarmee om te gaan. Als regel mogen ze niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht (gestort). Een uitzondering hierop vormen de zgn. secundaire bouwstoffen zoals menggranulaat, hergebruikt zand en bestratingmaterialen, die in de wegenbouw worden toegepast. Toepassing van deze stoffen dient plaats te vinden overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit. Daarnaast is de Provinciale Milieuverordening geldend voor de grondwaterbeschermingsgebieden.

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) (in werking getreden in 1979) introduceert het begrip 'geluidszones langs wegen'. Een geluidszone is een gebied aan beide zijden van de weg waarbinnen aandacht besteed moet worden aan geluid, omdat het geluidsniveau mogelijk boven de 50 dB(A) uit kan komen. De Wgh gaat uit van het principe dat alle wegen een geluidszone hebben.

In nieuwe situaties moet altijd een akoestisch onderzoek ingesteld worden, en moeten indien nodig maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat de geluidsniveaugrenzen worden overschreden. Alleen als bij de reconstructie van een bestaande weg het geluidsniveau met minder dan 2 dB(A) toeneemt, hoeft de wegbeheerder geen voorzieningen te treffen. Omdat de verwachting is dat zowel motorvoertuigen als wegdekken in de toekomst stiller zullen worden, mag van het berekende of gemeten geluidsniveau 3 dB(A) afgetrokken worden voor wegen waarop de verkeerssnelheid 70 km/uur of meer bedraagt. Voor de overige wegen bedraagt de aftrek 5 dB(A). Dat betekent dat men nu streeft naar 55 dB(A), en dat de verwachting is dat deze situaties over enkele jaren zullen voldoen aan de norm van 50 dB(A).

Besluit asbestwegen Wms

Het Besluit asbestwegen Wms (Wet milieugevaarlijke stoffen) bepaalt dat in (half)verhardingen geen asbest aanwezig mag zijn. Als het asbesthoudend asfalt voor 1 juli 1993 aangebracht is, mag het afgeschermd worden door middel van een verharding. Na 1 juli 1993 aangebracht asbesthoudendst moet verwijderd worden.

Bodemkwaliteitskaart en Bodembeheersplan

Het bodembeheersplan geeft regels voor grondverzet op basis van de bodemkwaliteitskaart. De bodemkwaliteitskaart geeft inzicht in de algemene bodemkwaliteit. Door het vaststellen van deze kaart en het plan wordt gebruik gemaakt van de Ministeriële Vrijstellingsregeling grondverzet, een vrijstelling op het Bouwstoffenbesluit. Hergebruik van (licht verontreinigde) grond als bodem wordt mogelijk gemaakt in tegenstelling tot het Bouwstoffenbesluit waarbij licht verontreinigde grond alleen in tijdelijke werken mag worden toegepast en weer terugneembaar moet zijn.

Arbeidsomstandighedenwet (Arbo)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het daarvoor opstellen van een meerjarenplan en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn 'Minimumvoorschriften op het gebied van veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen'. Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak dat, vanuit de Arbo-gedachte, inventarisatie moet plaatsvinden van projectrisico's, dat bestekken moeten worden geanalyseerd en dat Veiligheids en Gezondheidsplannen (V&G-plan) moeten worden opgesteld. Als laatste in dit kader is ook de CROW-publicatie 96B 'Veilig werken aan wegen 2003' van toepassing.

Flora- en faunawet

In het kader van deze wetgeving dient er een inventarisatie te worden uitgevoerd naar beschermde dieren en planten indien er mogelijke schade wordt toegebracht aan de natuur door het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden. Dit dient te worden opgenomen in het bijbehorende werkproces van voorbereiding van onderhoudswerkzaamheden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met onderhoudskosten en mogelijke speciale voorzieningen in het werk om de natuur te beschermen c.q. te compenseren. Door in de voorbereiding alle speciale zaken in beeld te brengen hoeft dit geen kostenverhoging te veroorzaken in de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden.

De hierboven genoemde wetgevingen geven geen richtlijnen voor de kwaliteit waaraan de wegverhardingen moeten voldoen. Wat nu precies onder 'de kwaliteit' moet worden verstaan, wordt niet nader gedefinieerd in de wetgeving. Wel wordt hiermee het belang onderstreept dat er kaders (beheerbeleid) vastgesteld moeten worden waarbinnen de infrastructuur beheerd moet worden binnen de gemeente Enschede. Binnen deze kaders moet rekening worden gehouden met een aantal belangrijke onderwerpen die duidelijk vanuit de vigerende wetgeving van invloed zijn op het wegenbeheerbeleid en de nadere beheeruitvoering. Belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Goed 'rentmeesterschap' is vereist;
- Geïnvesteed kapitaal in stand houden;
- Verplicht wegen in goede staat te houden;
- Borgen van veiligheid en functionaliteit van wegen;
- Genomen inrichtingsmaatregelen handhaven;
- Zorgplicht veilige openbare ruimte;
- Beheerder is risicoaansprakelijk;
- Juiste omgang met afvalstoffen;
- Hanteren geluidsniveaugrenzen.



3. Landelijke wegbeheer- systematiek CROW

De gemeente Enschede gebruikt al jaren de methodiek 'Wegbeheer' om de verhardingen verantwoord en veilig in stand te houden. Deze methodiek is door het CROW opgesteld en wordt landelijk geaccepteerd als zijnde de methodiek voor het beheren en onderhouden van wegen. De methodiek staat beschreven in de CROW Publicaties 146 en 147.

Het doel van deze methodiek is om informatie te verstrekken over de verhardingen van het beheerde wegennet, op netwerkniveau en op projectniveau. Deze informatie heeft betrekking op:

- De kwantiteit: wat is er in beheer?
- De kwaliteit: hoe ligt het erbij?
- Het onderhoud: wat moet er gedaan worden en wanneer?
- De kosten: hoeveel kost dat?

Om de gewenste informatie te genereren, wordt een aantal hoofdonderdelen onderscheiden:

- Het beheren van gegevens;
- Het opstellen van plannings- en begrotingen;
- Het presenteren van resultaten.

Beheren gegevens

Onder het beheren van gegevens wordt het verzamelen en bijhouden van gegevens verstaan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in vaste en variabele gegevens.

De vaste gegevens betreffen onder meer de verhardingssoorten, wegoppervlakken, functies en geografische ligging. Deze gegevens vervullen een kaartenbakfunctie.

De variabele gegevens bestaan uit kwaliteitsgegevens van het wegennet. De kwaliteit van het wegennet wordt vastgelegd door het uitvoeren van een globale inspectie en metingen. De kwaliteitsgegevens leveren ook informatie op over de actuele toestand van het wegennet.

Opstellen plannings- en begrotingen

De plannings- en begrotingen worden opgesteld met behulp van de vaste en kwaliteitsgegevens. Hierbij wordt een driedeling gemaakt in de beschouwde planningsperiode.

Voor de korte tot middellange termijn (1 tot 5 planjaren) worden maatregelen gegenereerd door de actuele kwaliteit van de verhardingen (inspectieresultaten) te toetsen aan onderhoudsrichtlijnen, waarbij tevens gebruik gemaakt wordt van waarschuwingsgrenzen en gedragsmodellen. Hieruit volgen maatregelen met kosten die in een bepaald planjaar moeten worden uitgevoerd.

Voor de lange termijn wordt de onderhoudsinspanning berekend op basis van een levensduurbenadering. Hierbij wordt per type weg een gestandaardiseerd onderhoud- en vervangingschema opgesteld, gebaseerd op maatregelen met bijbehorende kosten en een levensduur, voor de volledige levenscyclus van die weg. Deze onderhoud- en vervangingschema's worden per weg berekend aan de hand van het aanlegjaar van betreffende weg. Hiermee wordt inzicht verkregen in de te verwachte onderhoudskosten op de langere termijn.

Presenteren resultaten

Binnen het wegbeheer zijn verschillende doelgroepen van belang. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan bestuurders, beheerders, burgers en opzichters. Elke doelgroep heeft behoefte aan informatie op het eigen niveau. Het presenteren van resultaten is bedoeld om deze groepen doeltreffend over het wegennet te informeren, zodat weloverwogen besluitvorming mogelijk wordt. Voor de communicatie met het bestuur wordt gebruik gemaakt van beleidsthema's.

Beleidsthema's CROW

De thema's veiligheid, duurzaamheid, comfort en aanzien hebben bij het opstellen van de richtlijnen een rol gespeeld. De thema's zijn in dit kader volledig gericht op de wegverharding. Elk thema wordt hierna toegelicht.

Veiligheid

Veiligheid geeft aan in hoeverre het veilig is gebruik te maken van de wegverharding. Als dat niet het geval is kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan, die mogelijk leiden tot ongevallen.

Duurzaamheid

Duurzaamheid heeft (in dit verband met de CROW-norm) betrekking op de technische instandhouding van de verharding.

Comfort

Het comfort wordt bepaald door de mate waarin de weggebruiker hinder ondervindt van de onderhoudstoestand van de weg.

Aanzien

Het aanzien van de verharding wordt in hoge mate bepaald door de onderhoudstoestand. Een wegvak waar veel kleinschalige reparaties zijn uitgevoerd, heeft een minder aantrekkelijk aanzien dan een gloednieuw wegvak. De 'uitstraling' van een wegvak heeft invloed op het gedrag van de weggebruiker.

Een winterperiode met sterk wisselende dooi- en vorstperioden kan grote schade toebrengen aan gesloten verhardingen in een slechte conditie. Naarmate de geplande werkzaamheden verder in de tijd staan wordt de kans groter op een noodzakelijke bijstelling van de planning op basis van nieuwe (jaarlijkse) inspectie gegevens.

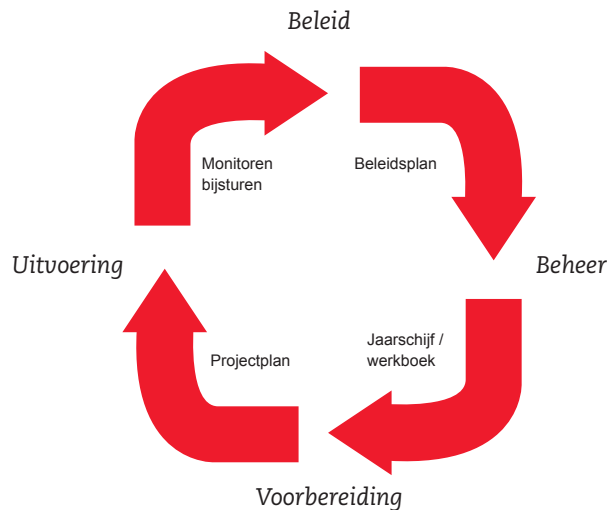
4. Het proces wegbeheer 2009 - 2013

In deze bijlage geven we inzicht in het wegbeheer, zoals deze op basis van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013 plaats vond.

1. Systeem van wegbeheer

Het systeem van wegbeheer maakt onderdeel uit van de totale beheerorganisatie en is een constant proces wat voortdurend bijgesteld en gemonitord moet worden. In figuur 4.1 is het beheerproces schematisch weergegeven.

De gemeenteraad heeft in 2002 een beslissing genomen over de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte in de gemeente Enschede (Kwaliteitsplan Openbare Ruimte). Voor wegbeheer wordt dit vertaald naar een 5-jaren beleidsplan. Aan de hand van dit beleid kan de beheerafdeling (LO/Stadsdeelbeheer) jaarlijks een jaarschijf opstellen die uiteindelijk leidt tot de uitvoering van het onderhoud. Daarna wordt er gemonitord om te kijken of de doelstellingen zijn gehaald. Zonodig zal het beleid dan worden bijgestuurd. Schematisch weergegeven ziet dit proces er uit als weergegeven in figuur 4.2.



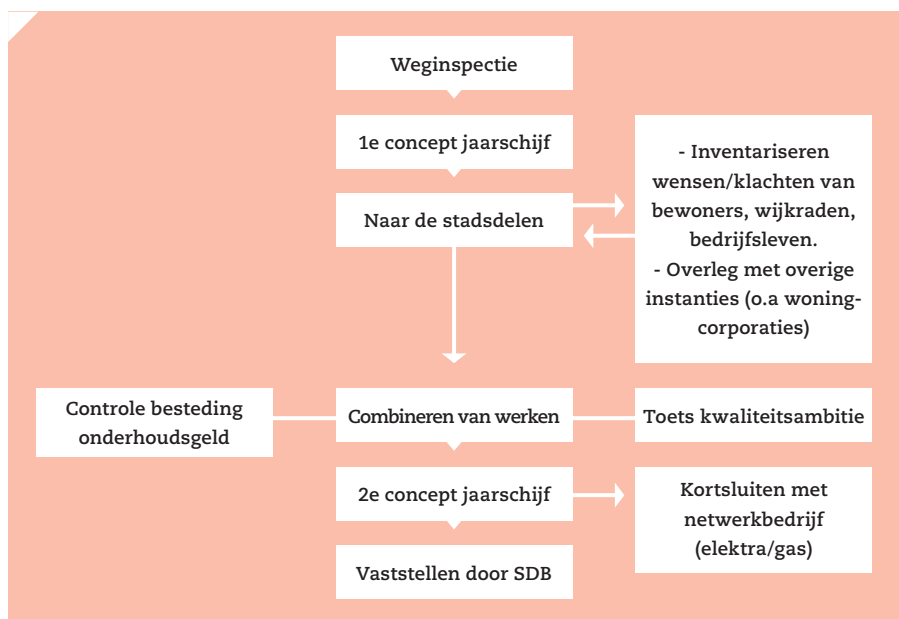
Figuur 4.1 Het beheerproces

Voor de komende vijf jaar is de financiële behoefte in het beleidsplan vastgelegd. In de jaarschijf wordt jaarlijks aangegeven welke wegen voor groot onderhoud in aanmerking komen. In de volgende paragraaf wordt aangegeven welke typen onderhoud in de jaarschijf zijn opgenomen en wordt uitgelegd wat ze inhouden.



Figuur 4.2 Overzicht beheerproces

In de jaarschijven wordt precies aangegeven welke verhardingen dat jaar voor onderhoud gepland staan en wat de begrote kosten daarvan zijn. Het vaststellen van deze jaarschijf gebeurt in nauw overleg met de stadsdelen, intern Leefomgeving (zoals Stadsingenieurs Enschede) en betrokken instanties. In figuur 4.3 is schematisch weergegeven hoe de jaarschijf wordt vastgesteld.



Figuur 4.3 Stappenplan vaststellen jaarschijf

Toelichting Jaarschijf

Het eerste concept jaarschijf wordt gevormd door de weginspectieresultaten welke tweejaarlijks wordt uitgevoerd en in het beheersysteem van de gemeente Enschede worden ingevoerd. De rekenmodule van het beheersysteem kan met de weginspectieresultaten gedetailleerd berekenen welke wegen op korte termijn (1 - 2 jaar) voor onderhoud in aanmerking komen. In de planning wordt per straat en op wegvakonderdeel niveau (voetpad, fietspad, rijbaan, enz.) aangegeven wat er aan onderhoud op basis van de weginspectieresultaten moet worden uitgevoerd en wat de globale kosten hiervoor zijn. Deze gegevens vormen de basis voor het eerste concept jaarschijf. Deze wordt getoetst (maatregeltoets) en zonodig aangevuld met andere onderhoudsmaatregelen. Hierna wordt het eerste concept naar de vijf stadsdelen gestuurd.

De Teamleiders Stadsdeelbeheer vergelijken de planningsresultaten met o.a. de geïnventariseerde wensen en klachten van bewoners en vult zonodig ontbrekende wegen aan en/of past zo nodig maatregelen aan. Verder voeren zij overleg met overige instanties (o.a. woningcoöperaties) waarna de lijst indien nodig wederom wordt aangepast. Vervolgens wordt onderzocht welke werkzaamheden kunnen worden gecombineerd (denk aan rioolvervangingen, herinrichtingen, werkzaamheden aan NUTS leidingen e.d.), waarna het tweede concept jaarschijf wordt gemaakt. Ten slotte wordt de definitieve jaarschijf opgesteld welke door het MT-Stadsdeelbeheer wordt vastgesteld. Voor de uitvoering wordt nader overlegd met bewoners, bedrijven, wijkraden, e.d.

2. Onderhoud en reconstructies wegbeheer

Na de aanleg van de verharding zal deze als gevolg van slijtage, weersinvloeden e.d. in kwaliteit teruglopen. Om de levensduur te verlengen, wordt onderhoud uitgevoerd. Kleine schades worden verholpen door middel van klein onderhoud (plaatselijk herstel). Zijn de schades ernstiger en omvangrijker dan is groot onderhoud nodig.

Ondanks het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is de levensduur van de verharding eindig. Op dat moment is vervanging van de wegconstructie inclusief fundering (reconstructie) nodig. Dit is het moment om herinrichting van het gebied te overwegen.

De drie bovengenoemde begrippen met bijbehorende acties zijn hieronder verder uitgewerkt en ernaast wordt aangegeven hoe de gemeente Enschede hiermee omgaat.

Begrippen

Het type onderhoud dat wordt ingezet is sterk afhankelijk van de aard en omvang van de schade. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in klein (kort cyclisch) en groot (planmatig) onderhoud.

Klein (kort cyclisch) onderhoud

Wordt gevormd door hoofdzakelijk reparatiewerkzaamheden nadat kwaliteit van de infrastructuur plaatselijk onder het ambitieniveau is gekomen en lokaal ongewenste of onveilige situaties zijn ontstaan. De belangrijkste eigenschappen van klein (kort cyclisch) onderhoud zijn:

- het onderhoud heeft een incidenteel karakter;
- het onderhoud is gericht op het in gewenste staat houden;
- het onderhoud wordt vooral gestuurd door klachten;
- het onderhoud geeft slechts gedeeltelijke kwaliteitsverhoging;
- het onderhoud is om veiligheidsredenen zeer gewenst;
- het onderhoud wordt maatschappelijk erg op prijs gesteld.

Type onderhoud	Omschrijving	Aanpak in Enschede
Klein onderhoud	Kleine reparaties op basis van meldingen of constatering tijdens lopend werk, bijvoorbeeld een paar tegels recht leggen of scheurreparatie.	Wordt uitgevoerd op initiatief van LO- Stadsdeelbeheer.
Groot onderhoud	Grotere, planmatige, specialistische onderhoudsmaatregelen die periodiek, doorgaans meerjaarlijks, worden uitgevoerd, bijvoorbeeld het aanbrengen van een asfaltslijtlaag.	De grotere werkzaamheden worden bij afdeling Stadsingenieurs Enschede in opdracht van Stadsdeelbeheer gepland, voorbereid en aanbesteed. Vaak worden 'zware' grote onderhoudsklussen aangegrepen om tevens de inrichting te actualiseren.
Reconstructie (vervanging)	De totale vervanging van de verhardingsconstructie aan het eind van de technische levensduur (ongeveer 45 - 60 jaar), in principe zonder wijzigingen aan de inrichting (dan valt het onder actualiseren).	Doordat de wegen zeer lang meegaan, komt reconstructie in Enschede als zodanig nauwelijks voor. Meestal wordt de weg al eerder om maatschappelijke of beleidsmatige redenen ingrijpend veranderd en is een andere inrichting gewenst. Het initiatief voor vervanging van delen van de constructie komt dus vrijwel altijd voort uit de behoefte aan actualisatie (herinrichting en/of rioleringswerkzaamheden) en niet vanuit het aflopen van de technische levensduur.

Tabel 4.4 Typen onderhoud wegbeheer

Groot (planmatig)onderhoud

Wordt gevormd door grootschaligere werkzaamheden nadat de kwaliteit van de infrastructuur structureel onder het gewenste niveau is gekomen en structureel ongewenste of onveilige situaties zijn ontstaan. De belangrijkste eigenschappen van planmatig onderhoud zijn:

- het onderhoud heeft een grootschalig karakter;
- het onderhoud is gericht op het in gewenste staat brengen;
- het onderhoud is programmeerbaar en kan systematisch uitgevoerd worden;
- de programmering berust op systematisch uitgevoerde inspecties;
- er kunnen gradaties aangebracht worden (korte en middenlange termijn);
- de mate en/of locatie van correctief onderhoud kan als input dienen voor planmatig onderhoud;
- rekening houden met integrale afstemming;
- er kunnen keuzes gemaakt worden.

Vervanging

Vervangen is de zwaarste maatregel die in de praktijk kan worden uitgevoerd. Er is dan sprake van vervanging van de hele constructie van de weg, inclusief de fundering. Dit is tevens het moment om, naar aanleiding wijkreconstructies of wijziging in gebruik, herinrichting te overwegen.

De eigenschappen van vervanging komen in grote lijnen overeen met die van planmatig onderhoud, met die verschillen dat bij vervanging ook het constructie materiaal compleet wordt vervangen.

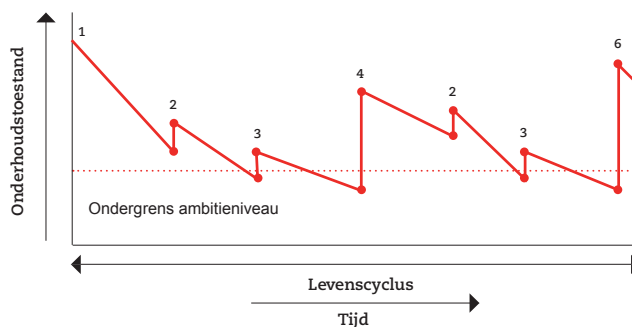
Samenhang

Om de schaarse onderhoudsmiddelen zo efficiënt mogelijk in te zetten en dus kapitaalvernietiging te beperken, is het noodzakelijk om de juiste maatregel op het juiste moment uit te voeren. Deze maatregelen en de daarmee gemoeide kosten zijn afhankelijk van het ambitieniveau, het tijdstip van aanleg, de gebruikersintensiteit en de onderhoudshistorie en kunnen dan ook fluctueren in de tijd.

Als klein onderhoud niet of te laat wordt uitgevoerd, dan is eerder groot onderhoud nodig. De gedragsmodellen waarmee het groot (planmatig) onderhoud wordt bepaald gaan uit van het tijdig uitvoeren van klein onderhoud. Richtlijn hierbij is dat de kosten van het klein onderhoud ongeveer 15 tot 20% van het groot (planmatig) onderhoud bedragen bij een goed onderhouden wegennet.

Ook zal bij het niet uitvoeren van groot onderhoud de levensduur van de verharding flink ingekort worden en is er dus eerder vervanging nodig.

In onderstaande figuur is een hele levenscyclus van een weg weergegeven.



De werkzaamheden weergegeven in bovenstaande figuur zijn de volgende:

1. Aanleg;
2. Klein onderhoud gericht op opheffen incidentele schade;
3. Klein onderhoud gericht op wegwerken plaatselijke schades, geven van een kwaliteitsimpuls en uitstel groot onderhoud;
4. Groot (planmatig) onderhoud gericht op het verlengen van de levensduur en het geven van een kwaliteitsimpuls;
5. Vervanging en eventuele herinrichting.

Bij de afweging van de inzet van maatregelen moet rekening gehouden met:

- het karakter van de schade, is deze incidenteel of structureel;
- de verwachte levensduur van de maatregel in relatie tot de kosten ervan;
- de bereikbaarheid van de stad, wijk en buurt en beperking van de overlast van burgers en bedrijven;
- herinrichtingswensen op of rond betreffende locatie;
- mogelijkheden tot combinatie van onderhoud op andere vastgoedelementen omwille van efficiency;
- de belangen van bewoners, winkeliers, bedrijven en bezoeker.

5. Indeling kwaliteitsniveaus 2009 - 2013

Systematiek

Uitgangspunt voor het Wegenbeleidsplan Enschede 2009 - 2013 was differentiatie van de kwaliteit van verharding. Voor deze differentiatie werd onderscheid gemaakt in gebieden, functie en type van de verharding.

- **Structuurelementen:**
 - Centrumgebied;
 - Woongebied;
 - Bedrijventerrein;
 - Buitengebied;
 - Hoofdstructuur.
- **Functie en type:**
 - Rijbanen, (asfalt- en elementenverharding);
 - Fietspaden, (asfalt- en elementenverharding);
 - Voetpaden (asfalt- en elementverharding);
 - Parkeren en overig (asfalt- en elementverharding).

Kwaliteitsbeelden

Om onderscheid te maken in de kwaliteit zijn drie niveaus benoemd. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken per niveau weergegeven.

Tevens wordt elk niveau beeldend gemaakt met behulp van foto's.

Bepalen van de kwaliteit

De kwaliteit van verharding kan op meerdere manieren worden bepaald. De meest betrouwbare doch intensieve methode is door alle wegverhardingen te schouwen en aan de hand van een aantal criteria te beoordelen. Deze geeft veel gedetailleerde informatie. Voor een algemene gemiddelde indruk van de kwaliteit in een gebied is een willekeurige steekproef van 5 - 10% (afhankelijk van specifieke kenmerken) van het areaal voldoende.

Veel informatie over de kwaliteit van verharding is aanwezig in het wegbeheersysteem. Jaarlijks wordt de technische staat van een aanzienlijk gedeelte van de wegen geïnspecteerd en ingevoerd in dit systeem. Uit deze technische staat kan een indruk worden verkregen van wegen. Technische termen zoals craquelé en langsscheuren en de mate waarin zich dit voordoet geven naast de technische staat een indicatie van de kwaliteitsbeelden beeld, comfort en plasmvorming. Met behulp van het systeem kan snel een goed beeld van de aanwezige kwaliteit worden bepaald.

Laag	
<ul style="list-style-type: none">➤ Veiligheid: onveilig, geeft aanleiding tot ongelukken.➤ Schade beelden: duidelijk zichtbare schades.➤ Comfort: kan storend zijn, maar aanpassing van de maximale snelheid is niet nodig.➤ Reparaties: uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar.➤ Schadeclaims: weinig kans op gegronde schade claims.➤ Kapitaalsvernietiging: matig.	

Basis

- Veiligheid: minder veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.
- Schade beelden: in beperkte mate.
- Comfort: neemt op plekken af. Kan hinderlijk zijn voor de fietser.
- Reparaties: uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar.
- Schadeclaims: weinig kans op gegronde schade claims
- Kapitaalsvernietiging: nihil.



Hoog

- Veiligheid: veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.
- Schade beelden: gebruik is zichtbaar, schade die voorkomt is weinig hinderlijk voor de weggebruiker.
- Comfort: goed.
- Reparaties: zijn zichtbaar, zonder zichtbaar verschil in het toepassen van materiaal.
- Schadeclaims: de kans op gegronde schadeclaims is minimaal.
- Kapitaalsvernietiging: gering.



6. Bezuinigingen en keuzes wegebudget

Er hebben in de afgelopen periode verschillende bezuinigingen en keuzes plaats gevonden, waardoor het daadwerkelijk beschikbare budget voor wegen is afgenomen. Verder zijn er ook voor de toekomst een aantal keuzes gemaakt die het budget voor wegen nog verder beperken. Hieronder een overzicht van de majeure mutaties die zijn doorgevoerd.

Bezuinigingen en keuzes

Onderwerp	Jaar	S/I	Bedrag
Ombuiging herstraten/ asfalteren	2011	Structureel	€ 500.000,-
Onderhoud klinkerverharding woonstraten op lager niveau	2011	Structureel	€ 200.000,-
Onderhoud klinkerverharding woonstraten op lager niveau	2012	Structureel	€ 100.000,-
Onderhoud klinkerverharding woonstraten op lager niveau	2014	Structureel	€ 150.000,-
Bijdrage middelenkader 2013	2014	Incidenteel	€ 500.000,-
Bijdrage Wijkbudgetten	2012	Structureel	€ 75.000,-
Bijdrage Wijkbudgetten	2013	Structureel	€ 150.000,- (*)
Bijdrage Wijkbudgetten	2015	Structureel	€ 175.000,- (*)

(*) Genoemde bijdragen t.b.v. wijkbudgetten zijn totaalbedragen: in 2013 een verhoging van € 75.000,- en in 2015 een verhoging van € 25.000,-.

7. Benodigd budget 2014

Bijlagen met achterliggende berekeningen behorende bij paragraaf 3.3 en 4.8

Benodigd budget

Hieronder vindt u de achterliggende berekeningen voor het benodigd budget. Dit budget is berekend via de systematiek van het wegenbeleidsplan 2009 - 2013, geactualiseerde arealen en eenheidsprijzen. Het totale benodigde budget bedraagt: € 7,462 miljoen.

Verhardingstype	Structuurelement								
	Hoofd-structuur	Centrum Hoog	Centrum Basis	Bijzondere locaties	Woon-gebieden	Room-beek	Bedrijven-terrein	Buiten-gebied	Totale verhardings-type:
Asfalt									
Rijbaan	934.804	34.027	14.589	37.310	995.513	9.030	273.611	829.376	3.128.260
Fietspad	173.577	2.795	-	10.805	111.488	5.040	25.093	25.417	354.215
Voetpad	12.558	8.869	-	44.676	52.637	-	5.676	25	124.441
Parkeer & overig	5.821	5.026	2.514	71	7.662	-	9.205	4.366	34.666
Elementen									
Rijbaan	15.272	71.451	12.738	5.446	1.053.433	9.503	23.491	19.626	1.210.960
Fietspad	9.178	3.532	603	-	8.688	-	656	19	22.675
Voetpad	134.391	91.359	28.887	4.275	1.184.003	16.900	25.621	2.016	1.487.450
Parkeer & Overig	42.196	6.041	6.655	197	406.007	2.609	61.481	1.657	526.843
Cementbeton									
Rijbaan	16.516	2.234	144	-	4.678	1.634	2.474	-	27.680
Voetpad	136	-	-	-	14	-	-	-	151
Parkeer & Overig	2.795	58	14	-	109	-	97	22	3.096
Onverhard									
Rijbaan									
Fietspaden									
Voetpad									
Parkeer & Overig									
Totaal	1.347.245	225.392	66.143	102.781	3.824.232	44.716	427.404	882.523	6.920.437

Kosten p/jaar KO	Structuurelement								
Verhardingstype	Hoofd-structuur	Centrum Hoog	Centrum Basis	Bijzondere locaties	Woon-gebieden	Room-beek	Bedrijven-terrein	Buiten-gebied	Totale verhardings-type:
Asfalt									
Rijbaan	65.436	2.382	1.021	2.612	59.731	632	19.153	58.056	209.023
Fietspad	12.150	196	-	756	6.503	353	1.757	1.779	23.494
Voetpad	879	621	-	3.127	3.070	-	397	2	8.097
Parkeer & overig	408	352	176	5	460	-	644	306	2.350
Elementen									
Rijbaan	1.527	7.145	1.274	545	105.343	950	2.349	1.963	121.096
Fietspad	918	353	60	-	869	-	66	2	2.268
Voetpad	13.439	9.136	2.889	428	98.667	1.690	2.562	202	129.012
Parkeer & Overig	4.220	604	665	20	34.801	261	6.148	166	46.884
Cementbeton									
Rijbaan									
Voetpad									
Parkeer & Overig									
Onverhard									
Rijbaan									
Fietspaden									
Voetpad									
Parkeer & Overig									
Totaal	98.977	20.788	6.085	7.492	309.444	3.886	33.076	62.475	542.224
Totaal Klein en Groot onderhoud									7.462.660

8. Actieplan omgevingslawaai 2013 - 2018

In het huidige beheer en onderhoud van wegen heeft de bestrijding van omgevingslawaai al een plaats. Een hernieuwde impuls om dit vast te houden komt vanuit het Actieplan omgevingslawaai. Dit actieplan is op 14 mei 2013 door het college van B&W vastgesteld.

De focus van het actieplan omgevingslawaai ligt op de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer. In het actieplan worden die wegen aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de plandrempel, de zogenaamde "hotspots" (zie onderstaande kaart). Vervolgens is gekeken naar de mogelijkheden om het geluid daar te reduceren.

De toepassing van stille wegdekken is nog steeds een veelbelovende maatregel om de geluidbelasting te reduceren. Maatregelen aan de bron (weg) zijn uit doelmatigheidsoverwegingen, kosten en aantal, te verkiezen boven maatregelen bij de ontvanger (woning). Het Actieplan omgevingslawaai zoals dit is vastgesteld door het College bevat in zijn bijlagen de notitie 'Toepassing stille wegdekken in de gemeente Enschede' van bureau VanKeulen Advies. Met deze notitie als leidraad kan bij onderhoudswerkzaamheden aan het gemeentelijk wegdek per project een afweging worden gemaakt of het mogelijk is geluidreducerend wegdek toe te passen. Er is berekend dat de totale extra kosten (voor aanleg, beheer en onderhoud) voor de toepassing van geluidreducerende wegdekken op alle tien de hotspots structureel 71.000 euro per jaar bedraagt (prijsspeil 2013).

Een separate notitie 'Toepassing stille wegdekken in de gemeente Enschede' is beschikbaar bij de afdeling Technisch Advies en Gegevensbeheer (TAG) van programma Leefomgeving.



Figuur 8.1 Hotspots in de gemeente Enschede

9. Mobiliteit en relevant beleid

Bij mobiliteit zijn bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid als criteria leidend bij het opstellen van beleid. Veiligheid is net zoals bij wegonderhoud één van de kernpunten waar het om draait. In leefbaarheid zitten aspecten als de milieudruk als gevolg van verkeersbewegingen, maar ook de beeldkwaliteit zoals die in het huidige wegenbeleidsplan wordt gehanteerd.

Autowegen

Relevant voor de aansluiting bij het maken van wegpaspoorten en de indeling die we gaan hanteren als gaat om categorisering van wegen/wegprofielen, is de indeling die bij mobiliteitsbeleid wordt gehanteerd voor wegen (zie ook kaart 1):

- Stroomwegen; het gaat hier om 80km-wegen die voor een deel ook door Rijkswaterstaat worden onderhouden. Hoofdroutes naar en tot op bepaalde hoogte de stad invoerend.
- Gebiedsontsluitingswegen; het gaat hier om 50/60km-wegen die de stadsdelen of groepen van wijken ontsluiten. In onderhoud bij ons. Doorgaans dus asfaltwegen.
- Erftoegangswegen; dit zijn de 30km-wegen. Het gaat hier dus om woonstraten
- Aparte categorie zijn industriewegen (op bedrijventerreinen) o.a. door ontbreken van fiets- en voetpaden.

Binnen mobiliteitsbeleid ligt met het oog op de ontsluitingsbeleid een belangrijke focus op de binnenstad en stadsdeel West. Met betrekking tot stadsdeel West gaat het niet zozeer om de wijken in West maar de bedrijvigheid er om heen, zich uitstrekkend van het Havengebied (te beginnen bij de Marssteden) via Business & Science-Park Enschede naar Universiteit Twente. Dit gebied is dan weer onderdeel van een groter geheel wat in de toekomst verder als onder het concept "Innovatiedriehoek" tot ontwikkeling wordt gebracht (Vliegveldgebied-West-Hart van Zuid/Hengelo). Vertaald naar wegbeheer moeten we bekijken hoe deze focus zich vertaald naar het onderhoud van de wegen met de vraag dienen we technisch kwaliteit opschroeven vanwege verwachtte hogere belasting?

Fietsnetwerk en routes

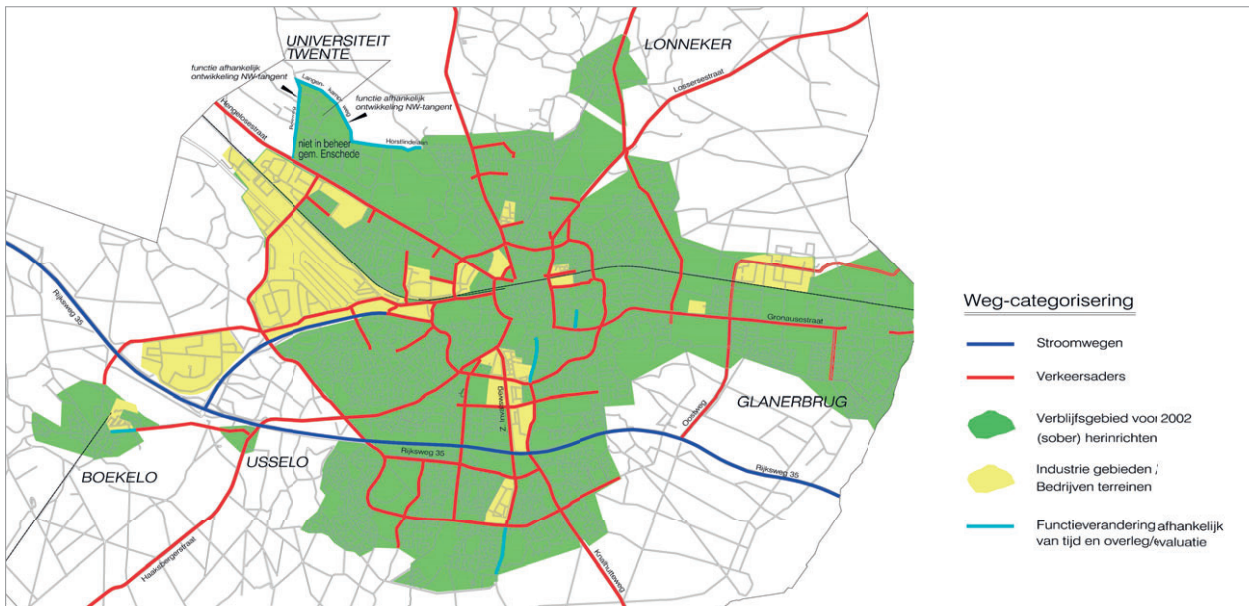
In 2012 is in het kader van het mobiliteitsbeleid de fietsvisie vastgesteld. In deze visie wordt de volgende gradatie gemaakt bij de indeling van fietswegen (zie kaart 2):

- Gebundelde routes; bundeling slaat op het feit dat ze gebundeld zijn met (auto)wegen, veelal gaat het om bundeling met gebiedsontsluitingswegen.
- Ontvlochten routes. Apart liggende fietspaden die dezelfde functie hebben als erftoegangswegen. Rood asfalt en voorrang. Hier zal de komende jaren een focus op komen te liggen en/of vindt aanleg plaats.
- Aanvullende fietsroutes t.b.v. voorzieningen in stadsdelen/wijken zoals scholen en winkelcentra.
- Fietsnelweg (N35), deze wordt in de toekomst doorgetrokken naar het centrum richting Gronau (west-oost-verbinding) met een aftakking vanuit het centrum naar Oldenzaal.

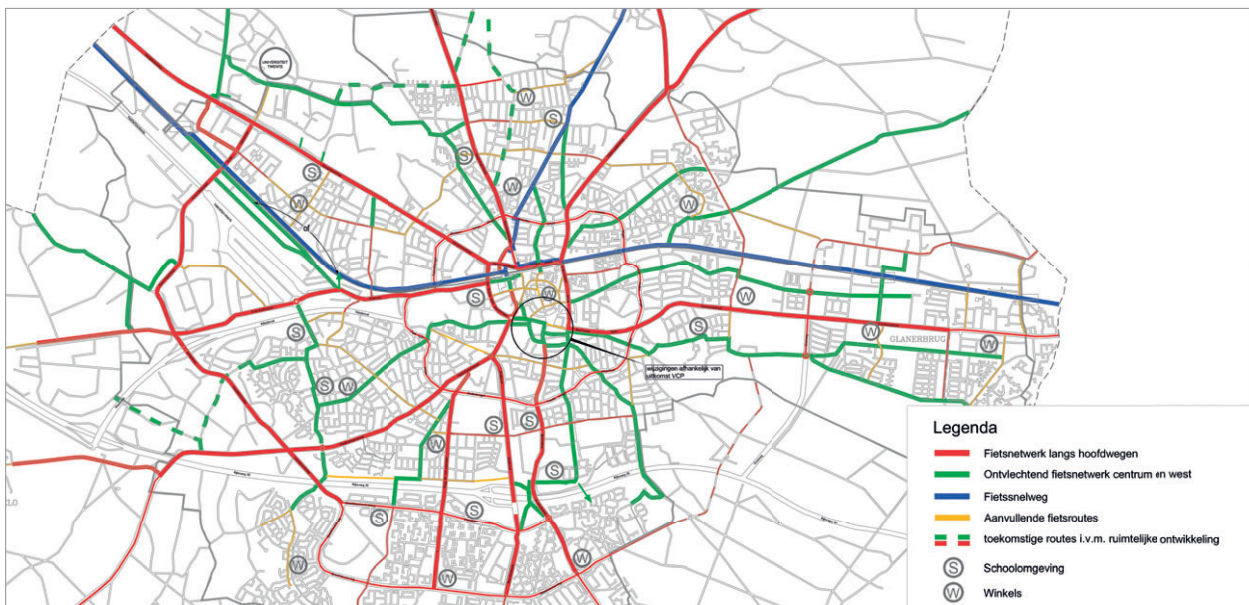
Belangrijk aandachtspunt: er zijn vanuit programma LO toezeggingen zijn gedaan als het gaat om kwaliteitsniveaus van fietspaden (van belang bij het wegpaspoort voor verschillende type fietspaden) en de veiligheid vooral gericht op sociale veiligheid in de omgeving van tunnels e.d. Op dit soort plekken zal beeldkwaliteit in samenhang met de rest van de openbare ruimte (openbare verlichting) ter plekke van belang blijven.

Openbaar Vervoer netwerk

Tenslotte is voor de belasting en onderhoud van wegen relevant te weten over welke wegen en starten de stadsbussen. Apart segment met oog op onderhoud zijn de busbanen (o.a HOV) die gescheiden zijn van het autowegenet.



Kaart 1 Weg-categorisering in de gemeente Enschede



Kaart 2 Fietsroutenetwerk in de gemeente Enschede

Betreffende kaarten, verdere detailleringen en kaart met het openbaar vervoer netwerk voor bussen zijn beschikbaar bij programma Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Beleid en afdeling Ontwerp.

10. Theorie, regulier werk & pilots: gerealiseerd en nog te realiseren

Gerealiseerd op de thema's **Innovatie, Duurzaamheid en Participatie**

Onderstaand een overzicht van projecten op het gebied van innovatie, duurzaamheid en participatie. Deze zijn binnen het wegbeheer in de afgelopen periode onder andere door Stadsdeelbeheer en Stadsingenieurs Enschede gerealiseerd.

- thema Innovatie
- thema Participatie
- thema Duurzaamheid

Jaartal	Project	Toelichting	Partners
2009	Rubber in Asphalt	Samen met Heijmans, Brein en Vredestein een proef met toepassen van gerecycled rubber in de deklaag bij asfalt. Hierdoor geluidreductie.	Heijmans, Brein, Vredestein
2011	Geluidssleuven langs de weg	Samen met Universiteit Twente, pilot langs de Knalhatteweg.	Universiteit Twente
2012	Milieuvriendelijke primer	Samen met Van den Bosch beton test van milieuvriendelijke primer onder de thermoplast van de drempелеlementen.	Van den Bosch beton Almelo
2013	Zicht in Weg	Toepassen van grondradar om zicht te krijgen in bestaande wegopbouw, toegepaste materialen en aanwezige kabels en leidingen.	StadLandWater, Zichtinweg
2011	Machinaal straten	vanaf 2011 toepassen van Tigerstone bij diverse projecten. Machinaal straten van wegen.	diverse aannemers
	Deurningerstraat	EME- asfalt. Gemoduleerd asfalt waardoor minder asfalt nodig is, maar wel de sterkte voldoende is.	Dura vermeer
	Scorepave	hoogstabiel mengsel bij bushaltes Burgemeester Van Veenlaan.	Dura vermeer
2009	Wegwijs - Standaard Straatprofielen	Vaststellen van standaard profielen om meer eenheid van materiaal gebruik binnen Enschede te krijgen.	Intern
2010	Dinkelstraat	Hergebruik klinkers Dinkelstraat.	Abbink Boekelo
2011	Koud asfalt (Stokhorstlaan)	Pilot met toepassen van asfalt van 100 graden i.p.v. 180 graden.	Heijmans, Brein
2011	Hergebruik materiaal Stokhorstlaan - Schipholtstraat	Hergebruik van vrijkomend materialen door werken te koppelen (Stokhorstlaan - Schipholtstraat).	TWW, Heijmans, Surplus
2011	Lichtreflecterend asfalt (Elysium)	Lichtreflecterend asfalt waardoor het aantal lichtmasten kon worden gehalveerd.	Heijmans
2012	Criteria Duurzaamheid in de GWW-sector	Samen met Agentschap NL opstellen duurzaamheidscriteria in de GWW.	Ingenieurs Netwerk Twente, Agentschap NL
2012	Twents Asfaltmengsels	Opstellen van Twents Asfaltmengsel met de 5 Netwerksteden.	Ingenieurs Netwerk Twente
2013	Digitale grondstoffenbank	Opzet digitale grondstoffenbank om hergebruik materialen tussen projecten onderling te stimuleren en faciliteren.	Steggink Infra, INC-merkbeleving
2013	Binnenhaven	100% recyclen betonrijbaan in een hoogwaardig nieuwe wegverharding.	NTP, TRM
2008 - 2013	Totaal concept buitenwegen	Totaal concept wegen buitengebied. Zowel wegen, bermen, houtopslag.	
2008 - 2013	Bel-methode	Bel-methode wegen buitengebied. 100% recyclen materialen.	
2010 en verder	CROW - werkgroepen	Actief deelnemer in diverse CROW en AgentschapNL werkgroepen die nieuwe eisen en richtlijnen opstellen.	CROW, AgentschapNL
2013	Stichting Infra-werkt	Samen met werkplein, aannemers en SPG een stichting opgezet die werkloze opleidt in ons vakgebied.	Deventer, Apeldoorn, Rijssen-Holten, SPG, Aannemers, Werkplein, Inkoop
2012	Blekerstraat	Wegenproject, inzet van 1 leerling.	

Zoekrichtingen voor theorie, regulier werk en pilots

In paragraaf 6.2 zijn enkele van deze zoekrichtingen verder uitgewerkt.

- trendbreuk Algemeen
- thema Innovatie
- thema Participatie
- thema Duurzaamheid

Theorie, regulier werk of pilot?	Onderwerp	Korte omschrijving
Theorie	Ervaringen ophalen bij het landelijke werkveld	Ideeën ophalen bij andere gemeenten en partners, benchmarks; gebruik van bestaande netwerken als kennisplatform van de CROW en Pioneering.
Theorie	Wegpaspoorten	Uitwerking en beproeven van de systematiek van wegpaspoorten. Categoriseren en per wegtype/profiel beschrijven.
Theorie & Regulier werk	Aanpassing ondergrondse wegconstructies en -opbouw	Meer maatwerk in opbouw van de ondergrondse wegconstructie onder bijvoorbeeld hoofdwegen.
Regulier werk	Vervanging en versobering	Minder grootschalige vervanging en versobering van het groot onderhoud. Meer focus op veiligheid en minder op comfort en aanzien.
Pilots	Verkeersregulering	Verkeersroutes voor vrachtverkeer, waardoor wegen minder worden belast.
Pilots	Ontwerp en onderhoud	De methodiek van Design & Maintenance naar voorbeeld van Rijkswaterstaat verkennen.
Pilot	Camera inspectie	Met behulp van camera's op auto de wegen inspecteren. Dit in plaats van visueel door medewerkers op basis van landelijke CROW-systematiek.
Pilot	Weginrichting	Proefstroken met licht-weerkaatsende belijning op hoofdwegen die een besparing op zou kunnen leveren in openbare verlichting.
Regulier werk	Geluidsreductie	Met de notitie 'Toepassing stille wegdekken in de gemeente Enschede' kan bij onderhoudswerkzaamheden aan het wegdek een afweging worden gemaakt of het mogelijk is geluidreducerend wegdek toe te passen.
Regulier werk	Werkprocessen onder loep	Waar en hoe kunnen we de thema's Innovatie, duurzaamheid en participatie inbrengen in het wegbeheerproces?
Theorie	Levenscyclusanalyse (LCA)	Inzicht verwerven over en toepassen van LCA en duurzaamheidscriteria voor diverse wegtype (aansluiten bij wegpaspoorten).
Theorie	Indicatoren voor kwaliteitsmeting	Bij het monitoren van kwaliteit kunnen bewoners een plaats krijgen via bewonerspanels (Enschedepanels) en/of via indicatoren op basis van meldingen bij het gemeentelijke contactcentrum (GCC) of aantallen aansprakelijkheidstelling.
Regulier werk	Wijkbeheerplannen	Wijkbeheerplan opnemen in het wegbeheerproces en totstandkoming jaarschrijven.
Regulier werk	Aanbesteding (inkoop)	Bij aanbesteding meer inzetten op samenwerking dan op afrekening.
Pilots	Adoptie van wegen	Bewoners en/of ondernemers onderhouden bijvoorbeeld woonstraten in de buurt.
Pilots	Wegontwerp	Bewoners ontwerpen mee aan een weg.
Pilot	Ontwerp en aanleg van wegen	Wooncorporaties ontwerpen en leggen wegen aan. Naar voorbeeld van projecten "In de Hagen" (Ons Huis); Windbrugstraat en Transburg (Domijn).

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Enschede.

Vormgeving

Digidee Ontwerpstudio

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Tekst mag alleen met toestemming van de gemeente Enschede worden overgenomen.

© mei 2013, gemeente Enschede