

# Beleidsplan Wegen 2022-2026

Gemeente Wierden



# GEMEENTE **W**IERDEN





## Verantwoording

<b>Titel</b>	Beleidsplan wegen gemeente Wierden
<b>Onderwerp:</b>	Beleidsplan wegen 2022-2026
<b>Projectnummer:</b>	51004976
<b>Klant:</b>	Gemeente Wierden
<b>Referentienummer</b>	NL22-648800269-19997
<b>Versie:</b>	Definitief
<b>Datum:</b>	24-03-2022
<b>Auteur:</b>	Robert de Greef
<b>E-mailadres:</b>	<a href="mailto:robert.degreef@sweco.nl">robert.degreef@sweco.nl</a>
<b>Gemeente:</b>	Jochem Snellink
<b>E-mailadres:</b>	<a href="mailto:j.snellink@wierden.nl">j.snellink@wierden.nl</a>

**Gecontroleerd door** Eline Koomans-van der Dries  
**Paraaf gecontroleerd**

**Goedgekeurd door** Peter van Ossenbruggen  
**Paraaf goedgekeurd**

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Samenvatting.....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Waarom dit plan? .....</b>	<b>7</b>
2.1	Doel .....	7
2.2	Scope .....	7
2.3	Leeswijzer.....	8
<b>3.</b>	<b>Waar staan we?.....</b>	<b>10</b>
3.1	Schoon en veilig .....	10
3.2	Beheerniveaus.....	11
3.3	Omvang wegenareaal .....	12
3.4	Kwaliteit wegenareaal .....	14
<b>4.</b>	<b>Wat komt er op ons af? .....</b>	<b>17</b>
4.1	Klimaatverandering.....	17
4.2	Energietransitie.....	18
4.3	Veranderende rol overheid .....	18
4.4	Mobiliteitsvraagstukken .....	19
<b>5.</b>	<b>Wat vinden we belangrijk? .....</b>	<b>21</b>
5.1	Een prettige openbare ruimte .....	21
5.2	Duurzaam wegbeheer .....	22
5.3	Klimaat robuust inrichten .....	23
5.4	Data op orde.....	23
5.5	Burgerparticipatie .....	24
5.6	Mobiliteit op orde .....	24
<b>6.</b>	<b>Hoe pakken we het aan?.....</b>	<b>27</b>
6.1	Beheer .....	27
6.2	Inspectie .....	28
6.3	Onderhoud.....	28
<b>7.</b>	<b>Wat kost het?.....</b>	<b>33</b>
7.1	Onderhoudsbudgetten.....	33
7.2	Onderhoudsbehoefte.....	34
7.3	Scenario's .....	35
7.4	Investeringen .....	37
7.5	Duurzaamheid .....	41
<b>8.</b>	<b>Waar moeten we op letten? .....</b>	<b>43</b>

### Bijlage 1 Financiële samenvatting

# 1. Samenvatting

## Waarom dit plan?

In de Nota Meerjarenbeleid 2021-2024 (NMB) heeft de gemeenteraad bepaald dat er een nieuw beleidsplan Wegen opgesteld gaat worden. Het regelmatig herzien van beleidsplannen is nodig om aan de wettelijke zorgplicht te voldoen. Dit beleidsplan heeft enkel betrekking op de verhardingen en verharde wegkanten in beheer en eigendom van de gemeente Wierden.

## Waar staan we?

Het integraal beleid rondom beheer en onderhoud van de openbare ruimte is vastgesteld in het IBOR-plan 2021-2024. IBOR staat voor Integraal Beheer Openbare Ruimte. In dat plan zijn verschillende onderhoudsscenario's geschetst met verschillende prioriteiten op het gebied van beheer en onderhoud. Wij hebben als gemeente gekozen voor scenario 1; beheren op de thema's schoon en veilig. Deze ambitie hebben we doorontwikkeld tot de drie beheerniveaus, waarvan het beheerniveau B-Standaard van toepassing is op alle verhardingen in de gemeente.

Als we kijken naar de kwaliteit van de verhardingen, dan zien we dat deze relatief goed is. Ongeveer 78% heeft kwaliteitsniveau A of hoger. Slechts 6% heeft een kwaliteit lager dan B. Daarvan is 4% achterstallig.

## Wat komt er op ons af?

Vooruit kijken en vooruit plannen is belangrijk bij wegbeheer. Een weg kent immers een lange levensduur. We hebben daarom geïnventariseerd welke externe ontwikkelingen op ons af komen die direct of indirect invloed gaan hebben op het wegbeheer. De belangrijkste zijn:

- klimaatverandering;
- energietransitie;
- veranderende rol overheid;
- mobiliteitsvraagstukken.

## Wat vinden we belangrijk?

Wegbeheer betekent ook prioriteiten stellen. Focussen op de zaken die we écht belangrijk vinden. Dat kunnen ook integrale doelen zijn of overkoepelende beleidsprogramma's. Op de volgende thema's willen wij graag een bijdrage leveren vanuit wegbeheer:

- een prettige openbare ruimte;
- duurzaam wegbeheer;
- klimaat robuust inrichten;
- data op orde;
- burgerparticipatie;
- mobiliteit op orde.

### **Hoe pakken we het aan?**

Als gemeente willen we voldoen aan onze wettelijke zorgplicht. Op basis van artikel 15 en 16 van de Wegenwet heeft de gemeente de verplichting om haar wegen te onderhouden en ervoor te zorgen dat de wegen in goede staat verkeren. Daarnaast sluiten we aan bij de landelijk geaccepteerde wegbeheersystematiek van CROW (2011). CROW is de kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus op het gebied van onder andere infrastructuur en openbare ruimte. De CROW-systematiek is geschikt voor het inspecteren, plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit.

Het onderhoudsregime van gemeente Wierden is gebaseerd op een theoretisch kwaliteitsverloop van een weg. Daarbij maken we onderscheid tussen klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingen. De beheerder draagt verantwoording voor het in stand houden van de openbare ruimte.

### **Wat kost het?**

Om de kosten inzichtelijk te maken hebben we de onderhoudsbehoefte berekend op basis van CROW-systematiek 2011. Hieruit komt naar voren dat er de komende vijf jaar in totaal € 2.167.000 nodig is voor groot onderhoud. Dat is iets meer dan het beschikbare budget (€ 2.100.000). Er zijn daarom twee scenario's (A en B) uitgewerkt. Op basis van deze scenario's kan de gemeenteraad een keuze maken over de hoogte van het groot onderhoudsbudget en daarmee de koers van het wegbeheer voor de komende jaren bepalen.

Scenario A gaat uit van het doorzetten van de huidige koers. Daarbij worden de huidige budgetten aangehouden. Dat resulteert in een opbouw van achterstallig onderhoud en het ontstaan van kapitaalvernietiging. Scenario B gaat uit van een verhoging van het groot-onderhoudsbudget om deze kapitaalvernietiging te voorkomen.

Tevens hebben we inzichtelijk gemaakt wat de noodzakelijke investeringen zijn in de periode 2022-2026. Deze investeringen komen mede voort uit de NMB 2021-2024. In de doorberekening van de scenario's is ervan uitgegaan dat deze investeringen worden gehonoreerd. Indien de investeringen niet worden gehonoreerd, dan komen de extra onderhoudskosten ten laste van de onderhoudsbudgetten en leidt dit tot meer achterstallig onderhoud.

### **Waar moeten we op letten?**

We hebben ook een aantal aandachtspunten en adviezen geformuleerd. Deze zijn allen van belang om als wegbeheerder te kunnen voldoen aan de wettelijke zorgplicht, de gemeentelijke beleidsdoelstellingen en de beheerdoelstellingen uit deze rapportage:

1. Duurzaamheidsdoelstellingen leiden op korte termijn tot hogere onderhoudskosten indien duurdere en duurzamere materialen toegepast moeten worden.
2. Noodzaak voor het honoreren van de voorgestelde investeringen in het kader van veiligheid, duurzaamheid, mobiliteit en projectontwikkelingen.
3. Het structureel verhogen van het onderhoudsbudget conform scenario B zodat kapitaalvernietiging op asfalt wordt voorkomen en de onderhoudskosten als gevolg daarvan niet stijgen.

# Waarom dit plan?



## 2. Waarom dit plan?

Wij hebben als gemeente de taak om de openbare verhardingen binnen onze beheergrenzen zodanig te beheren dat zij hun functie kunnen vervullen, dan wel ervoor te zorgen dat hun functie wordt aangepast aan de veranderende vraag naar mobiliteit. Dat betekent dat beleids- en beheerplannen tijdig vernieuwd moeten worden zodat de wegbeheerder aan zijn wettelijke zorgplicht kan voldoen. In de Nota Meerjarenbeleid 2021-2024 (NMB) heeft de gemeenteraad bepaald dat er een nieuw beleidsplan Wegen opgesteld gaat worden.

### 2.1 Doel

Het doel van dit beleidsplan is vierledig:

1. Inzicht geven in het areaal en de huidige kwaliteit daarvan;
2. Actualiseren en vastleggen van beleidskaders en beheerstrategie;
3. Voorleggen van scenario's voor verantwoord wegbeheer;
4. Toelichten van noodzakelijke investeringen.

### 2.2 Scope

Wij zijn als gemeente beheerder van de openbare verhardingen binnen de gemeentegrenzen, zoals bijvoorbeeld de wegen, fiets- en voetpaden, pleinen en parkeerterreinen. Wij zijn niet verantwoordelijk voor wegen binnen onze grenzen die bij een andere beheerder of eigenaar in onderhoud zijn, zoals particuliere wegen, rijkswegen of provinciale wegen.

Dit beleidsplan heeft enkel betrekking op de betonverhardingen, asfaltverhardingen, elementenverhardingen en verharde wegkanten in beheer en eigendom van gemeente Wierden. Zand- en puinwegen vallen buiten de scope van dit beleidsplan, hiervoor wordt een separaat beleidsplan opgesteld.

## 2.3 Leeswijzer

Nr.	Hoofdstuk	Inhoud
1	Samenvatting	Managementsamenvatting
2	Waarom dit plan?	Aanleiding, doel en scope
3	Waar staan we?	Besluiten, areaalomvang en kwaliteit
4	Wat komt er op ons af?	Externe ontwikkelingen
5	Wat vinden we belangrijk?	Beleid en speerpunten
6	Hoe pakken we het aan?	Wetgeving, prioritering en beheerproces
7	Wat kost het?	Budgetten, planning en begroting
8	Waar moeten we op letten?	Aanbevelingen



# Waar staan we?



## 3. Waar staan we?

Het jaar 2022 is het ijkpunt voor het vaststellen van de beleidsuitgangspunten en beheerstrategie voor de komende vijf jaar. In dit hoofdstuk blikken we kort terug naar de afgelopen jaren en wat hierin de belangrijkste ontwikkelingen en besluiten zijn geweest. We geven een inkijk in de areaalgegevens en presenteren de kwaliteitcijfers op basis van de laatste inspectie (april 2021).

### 3.1 Schoon en veilig

Wierden is een echte woongemeente, een gemeente waar het prettig wonen en leven is in de dorpen en buurtschappen. Wij zorgen ervoor dat voldaan wordt aan minimaal de wettelijke verplichtingen op het gebied van een veilige openbare ruimte. De wegen, fietspaden en voetpaden zijn schoon, heel en veilig en worden evenwichtig door ons beheerd. Schoon, heel en veilig zijn termen waarin de onderhoudskwaliteit van de buitenruimte wordt uitgedrukt.

Vanaf 2012 is het proces van kwaliteitgestuurd beheer in gemeente Wierden in gang gezet. Dit is vastgelegd in het Integraal Beheer Kwaliteitsplan Openbare Ruimte (IBOR). Het IBOR-beleid is in 2021 herzien en vastgesteld in IBOR-plan 2021-2024. Daarin zijn verschillende onderhoudsscenario's geschetst met verschillende prioriteiten op het gebied van beheer en onderhoud. Wij hebben gekozen voor scenario 1; beheren op de thema's schoon en veilig.

De toegepaste IBOR-systematiek wordt landelijk gebruikt. Onderdeel van de systematiek is het meten van de kwaliteit aan de hand van beeldmeetlatten (A+, A, B, C en D). Kwaliteit A+ betekent nagenoeg ongeschonden en beeldkwaliteit D betekent zeer slecht. Periodiek worden schouwen uitgevoerd om de actuele beeldkwaliteitsniveaus vast te stellen. Omdat de beeldkwaliteit integraal wordt toegepast voor de gehele openbare ruimte (inclusief wegen) is het mogelijk om de kwaliteit onderling te vergelijken.

#### 3.1.1 Technische kwaliteit

De beeldkwaliteit is ook van toepassing op de wegen. De focus ligt daarbij op schoon en veilig. De technische inspecties op de wegen, waarop ook de wegenbegroting is gebaseerd, gaat echter uit van een technische kwaliteit (voldoende/matig/onvoldoende). De technische kwaliteit wordt bepaald aan de hand van geconstateerde schades en achterliggende gedragsmodellen (hoe ontwikkelt een schade zich door de jaren heen). In dit rapport wordt de technische kwaliteit vertaald naar A+ t/m D-waarden zodat vergelijking met de beeldkwaliteit mogelijk is.

## 3.2 Beheerniveaus

Wij hebben als gemeente voor de openbare ruimte gekozen voor de IBOR-systematiek van CROW. Op basis daarvan hebben we de ambities uit het IBOR-plan 2012 doorontwikkeld tot de drie beheerniveaus (IBOR-plan 2021-2024):

- A-Hoogwaardig;
- B-Standaard;
- C-Sober.

Elk beheerniveau kent een kwaliteitsprofiel waarin een percentage A+, A, B of C mag voorkomen (figuur 3.0).

Beheerniveau	Kwaliteitsprofiel		
A (Hoogwaardig)	A+	A	B
	10%	70%	20%
B (Standaard)	A	B	C
	45%	45%	10%
C (Sober)	A	B	C
	15%	65%	20%

Figuur 3.0: beheerniveaus openbare ruimte

In het IBOR-plan is de openbare ruimte verdeeld in verschillende gebiedstypen. Gebiedstypen zijn gebieden in gemeente Wierden met een gelijksoortige gebruiksfunctie en inrichting. Aan deze gebiedstypen zijn de beheerniveaus gekoppeld. Voor verhardingen is het beheerniveau voor alle functionele gebieden gelijk, namelijk beheerniveau B-Standaard.

### Beheerniveau verhardingen

- B-Standaard voor alle functionele gebieden.

### 3.2.1 B-Standaard

Beheerniveau B-Standaard beschrijven we met de volgende termen: netjes, functioneel, veilig en gebruiksvriendelijk. De openbare ruimte is op dit niveau minder schoon, maar niet storend. Enkele schades zijn zichtbaar, maar hebben geen invloed op de veiligheid of het functioneren. Het ingrijpmoment ligt binnen dit beheerniveau op kwaliteitsniveau C. Dat betekent dat als het wegvakonderdeel kwaliteitsniveau C heeft bereikt, er onderhoud uitgevoerd moet worden. Er mag maximaal 10% C-kwaliteit voorkomen (figuur 3.0).

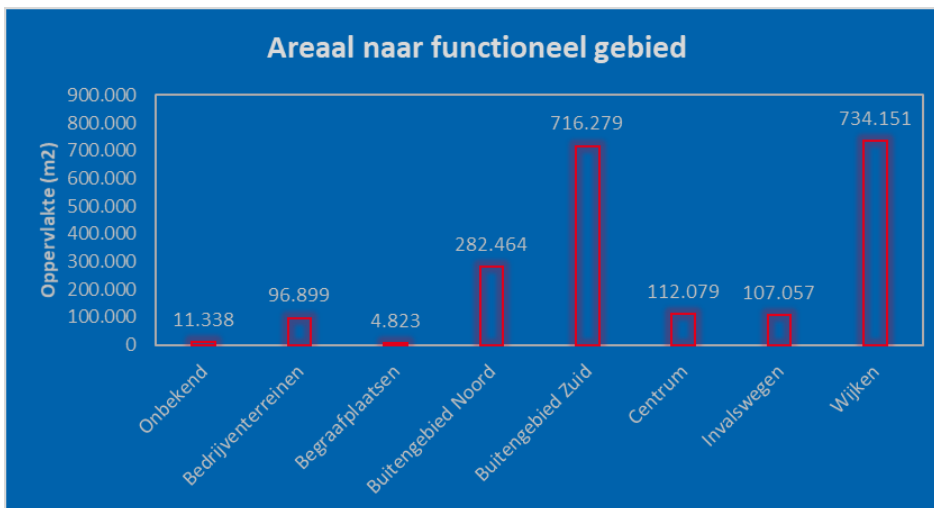
### Beheerniveau B-Standaard

- Netjes;
- Functioneel;
- Veilig;
- Gebruiksvriendelijk.

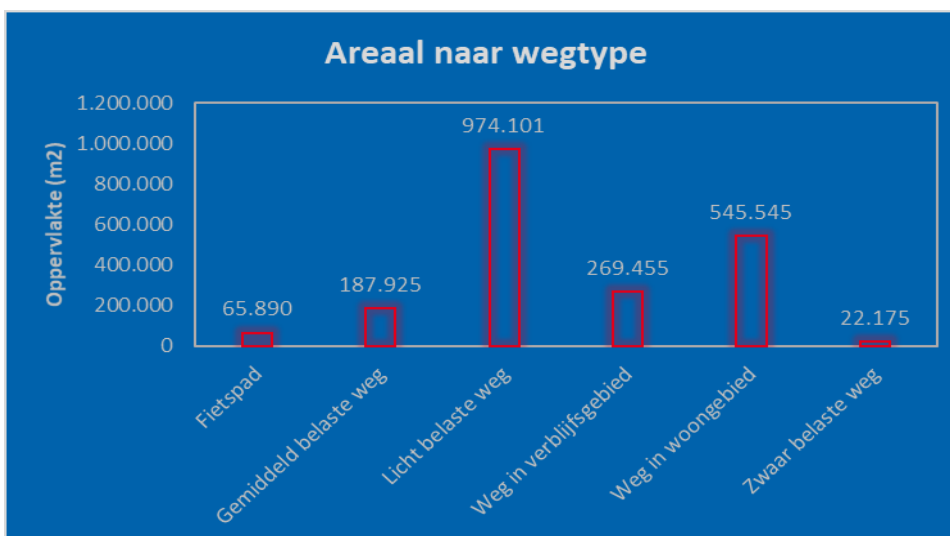
Met beheerniveau B-Standaard zitten we boven de minimale eis voor verantwoord wegbeheer van de CROW-wegbeheersystematiek. De minimale eis voor verantwoord wegbeheer is onderhouden op C-niveau waarbinnen je maximaal 10% van je areaal op D-niveau mag hebben (90% regel) (CROW-publicatie 147).

### 3.3 Omvang wegenareaal

Onze gemeente bestaat uit twee grote kernen; Wierden en Enter, één kleine kern Hoge Hexel, zes buurtschappen en een groot buitengebied. De gemeente telde per 1 juli 2021 circa 24.600 inwoners en heeft een oppervlakte van circa 9.539 hectare. In figuur 3.1 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar de functionele gebieden. In figuur 3.2 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar wegtype. Dit zijn gebruikelijke wegtypes voor gemeenten die conform de CROW-systematiek het wegbeheer voeren.

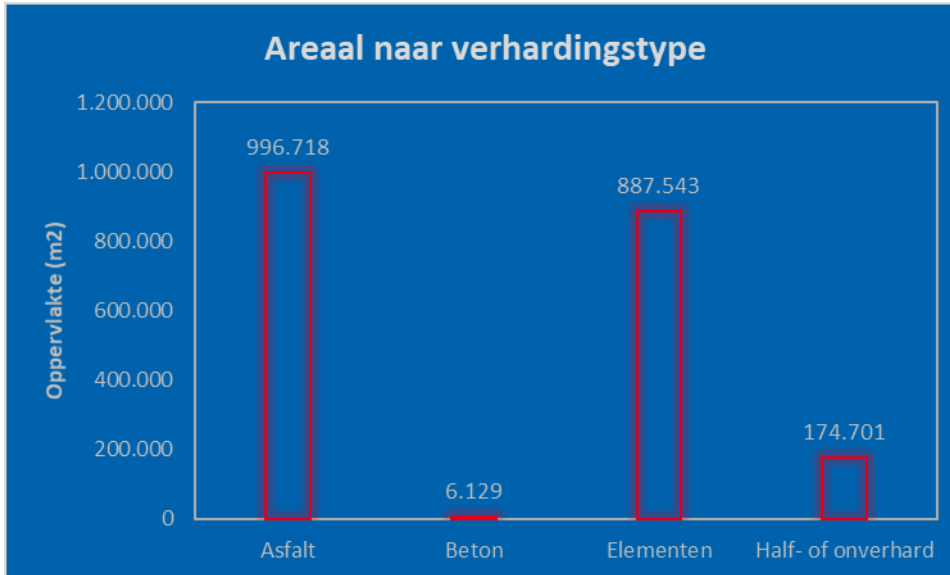


Figuur 3.1 areaal naar functioneel gebied



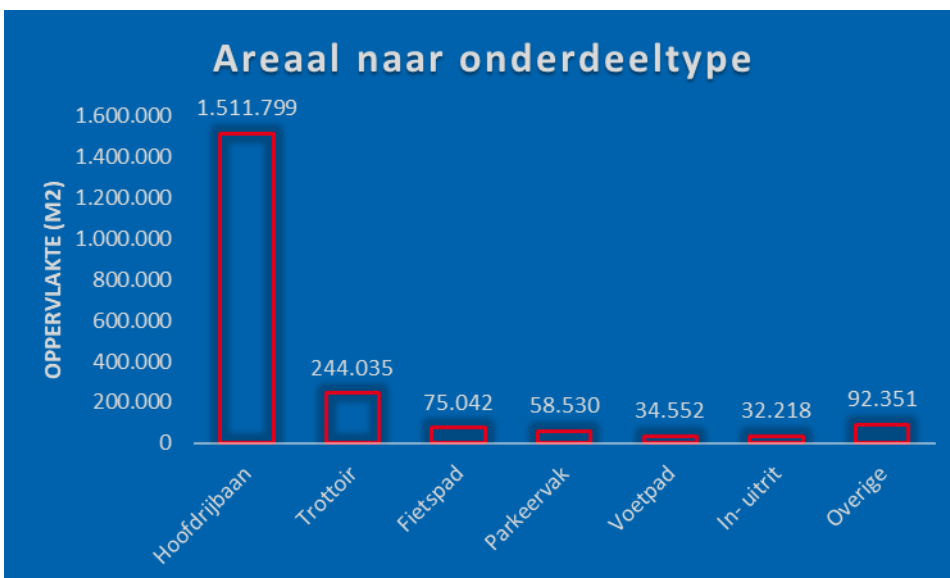
Figuur 3.2 areaal naar wegtype

In figuur 3.3 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar verhardingstype. Het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit asfalt. Daarop volgt de elementenverhardingen.



Figuur 3.3 areaal naar verhardingstype

In figuur 3.4 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar onderdeeltype. Het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit hoofdrijbanen, gevolgd door trottoirs.



Figuur 3.4 areaal naar onderdeeltype

### 3.4 Kwaliteit wegenareaal

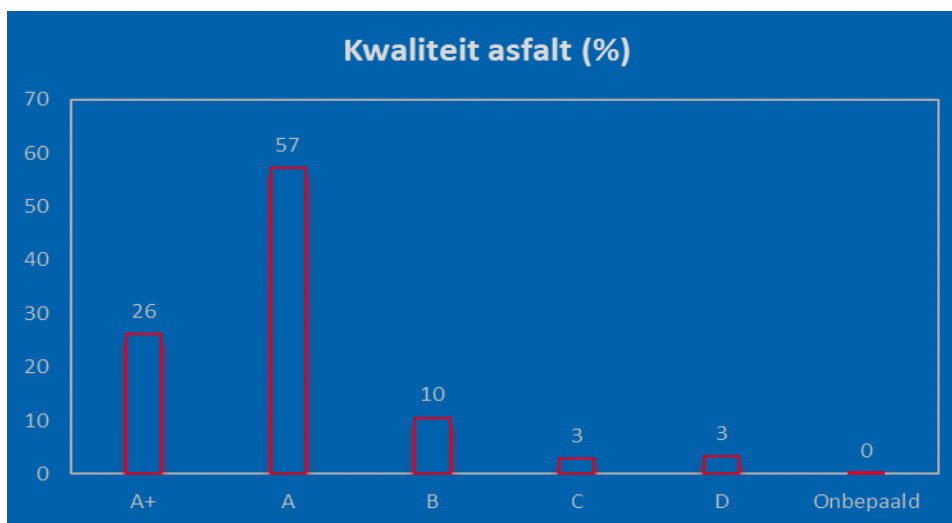
In Nederland is de systematiek voor wegbeheer gestandaardiseerd door CROW. Deze systematiek is geschikt voor het plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit.

De wegbeheersystematiek heeft echter een vrij technische invalshoek. De kwaliteit wordt uitgedrukt in drie categorieën (voldoende, matig, onvoldoende). Deze technische kwaliteit correspondeert niet met de vijfpuntschaal van de CROW-beeldkwaliteitssystematiek. Daarom is in deze rapportage de technische kwaliteit vertaald naar een vijfpuntschaal (A+ t/m D) zodat vergelijking met de beeldkwaliteit systematiek eenvoudiger wordt (figuur 3.5).

Kwaliteitsniveau	Beschrijving
A+ (voldoende)	Er is geen sprake van schade. De weg is als nieuw; er zijn geen zichtbare reparaties. Veilig gebruik zonder risico's.
A (voldoende)	Er is lichte schade aanwezig. De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar. Veilig gebruik zonder risico's.
B (matig)	Er is enige schade aanwezig. De waarschuwingsgrens is overschreden. Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar. Er is in principe nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.
C (onvoldoende)	Er is aanzienlijke schade aanwezig. Er zijn veel reparaties zichtbaar. De richtlijn van CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico.
D (onvoldoende)	Er is veel ernstige schade. Er zijn zeer veel reparaties zichtbaar. Er is sprake van een onderhoud achterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico's.

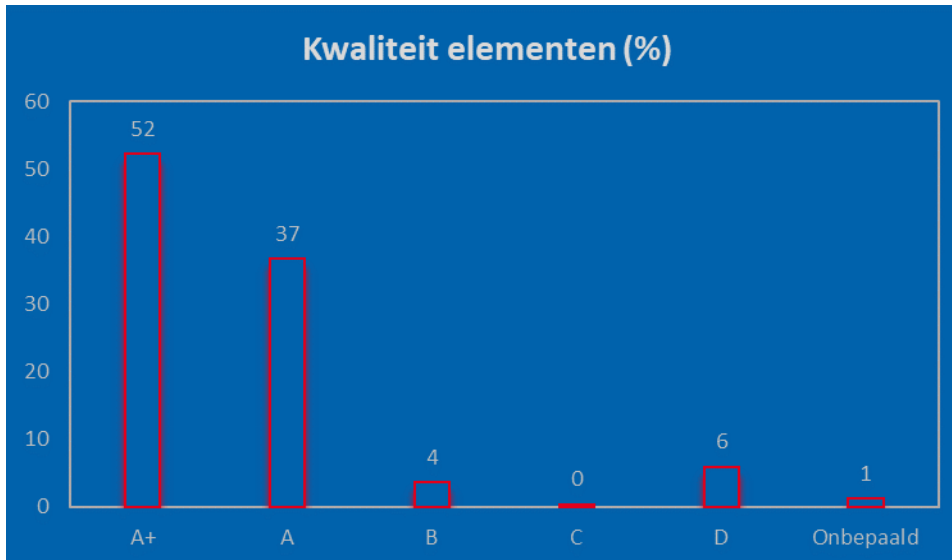
Figuur 3.5 Vertaling technische kwaliteit naar een vijfpuntschaal (A+ t/m D).

In figuur 3.6 hieronder staat de kwaliteit van de asfaltverhardingen. Minder dan 10% heeft kwaliteitsniveau C waardoor wordt voldaan aan het beheerniveau standaard. Uitzondering hierop is de 3% achterstallig onderhoud (D-niveau).



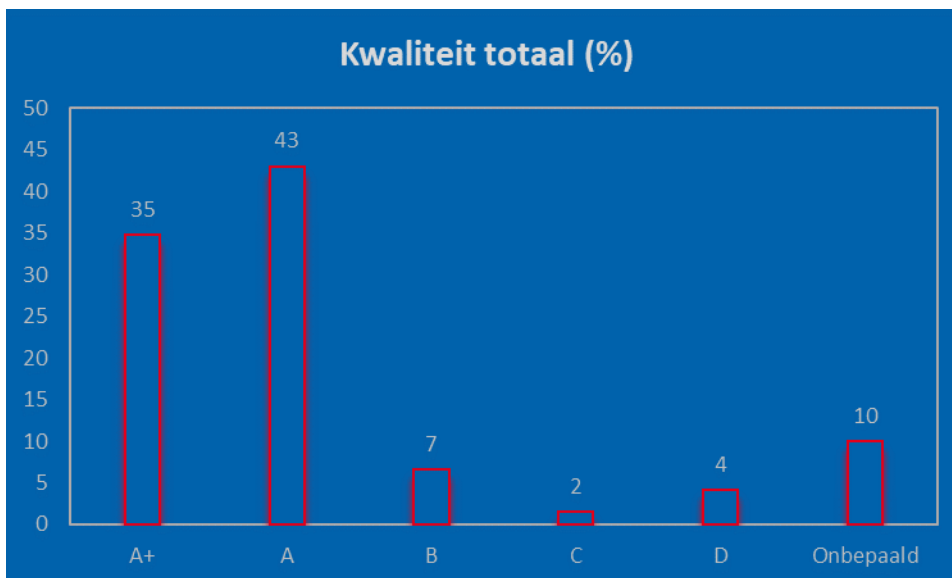
Figuur 3.6 kwaliteitsverdeling asfaltverhardingen

In figuur 3.7 hieronder staat de kwaliteit van de elementenverhardingen. Circa 89% heeft een kwaliteitsniveau van A of hoger. Minder dan 10% heeft kwaliteitsniveau C waardoor wordt voldaan aan het beheerniveau standaard. Uitzondering hierop is de 6% achterstallig onderhoud (D-niveau).



Figuur 3.7 kwaliteitsverdeling elementenverhardingen

Als we kijken naar het totale areaal verhardingen dan zien we eveneens een hoog percentage A en A+ kwaliteit, respectievelijk 43% en 35% (figuur 3.8). Het percentage achterstallig ligt voor het totale areaal op circa 4%.



Figuur 3.8 kwaliteitsverdeling totale areaal

De kwaliteit van de verharding is altijd een momentopname en wordt vastgesteld tijdens een inspectie. Door degradatie van het areaal kan de kwaliteit een jaar later weer anders zijn.

# Wat komt er op ons af?





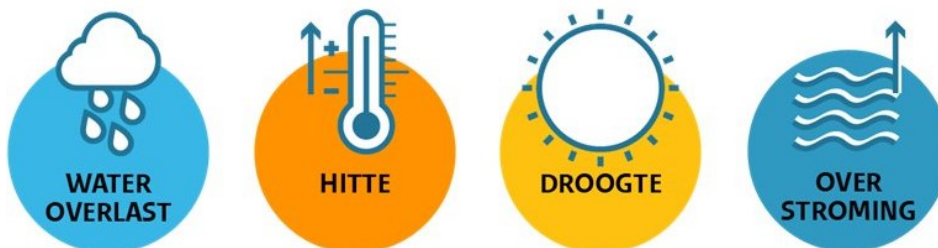
## 4. Wat komt er op ons af?

De wereld staat niet stil en is continue aan verandering onderhevig. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de manier waarop we ons beheer en onderhoud uitvoeren. In dit hoofdstuk geven we aan welke grote externe ontwikkelingen invloed gaan hebben op het beleid en beheer van het wegenareaal. Het overzicht is niet limitatief, enkel de meest invloedrijke ontwikkelingen zijn benoemd.

### 4.1 Klimaatverandering

In de gemeentelijke NMB 2022-2025 staan de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de openbare leefomgeving die invloed gaan hebben op Wierden. Een thema dat bijzondere aandacht krijgt is de mondiale klimaatverandering.

Het klimaat op onze aarde verandert, waardoor we steeds vaker extreme weersomstandigheden zullen ervaren. Denk hierbij aan droge zomers en hevige stortregens. Om goed voorbereid te zijn op toekomstige weersomstandigheden zijn aanpassingen in onze leefomgeving noodzakelijk. Dat noemen we klimaatadaptatie.



Klimaatadaptatie betekent dat de leefomgeving zo wordt ingericht dat de samenleving minder kwetsbaar is voor de gevolgen van klimaatverandering zoals wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. De Nederlandse overheid heeft ambities geformuleerd om de gevolgen van klimaatverandering zo veel mogelijk te beperken. Een van de belangrijkste ambities is om in 2050 heel Nederland bestendig te hebben ingericht tegen de gevolgen van klimaatverandering. Dit betekent dat op lokaal niveau aanpassingen nodig zijn in de openbare ruimte.

Gemeente Wierden is volop bezig met klimaatadaptatie vanuit het Watertakenplan. Omdat verhardingen zowel wateroverlast als hittestress veroorzaken is de synergie tussen wegenbeleid en de watertaken van groot belang.

## 4.2 Energietransitie

De energietransitie is wellicht de grootste maatschappelijke opgave voor de komende decennia. We gaan van een samenleving op basis van fossiele brandstoffen naar een samenleving op basis van duurzame energie. Dat betekent dat we in de openbare ruimte meer ruimte moeten creëren voor het opwekken, transporteren en beschikbaar stellen van duurzame energie. Dit heeft gevolgen voor hoe zaken in de openbare ruimte worden georganiseerd.

Dit zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat de ondergrondse netten door modernisering aangepast of uitgebreid moeten worden. In de nabije toekomst worden daarom veel kabel- en leidingwerkzaamheden verwacht. In deze werkzaamheden zal afstemming gezocht moeten worden met de onderhoudswerkzaamheden op de wegen.

Conform afspraken uit het klimaatakkoord is Nederland verdeeld in dertig regio's. Het behalen van de energiedoelen uit het klimaatakkoord is een landelijke uitdaging die door de dertig afzonderlijke regio's behaald dient te worden. Gemeente Wierden is in deze context aangesloten bij de Regionale Energiestrategie Twente. Als toevoeging op deze samenwerking hebben wij een eigen website gelanceerd waarin klimaatdoelen en initiatieven worden gepubliceerd ([www.wierdengaatvoorduurzaam.nl](http://www.wierdengaatvoorduurzaam.nl)).

## 4.3 Veranderende rol overheid

De samenleving bevindt zich in een fase waarin een fundamentele omschakeling naar een duurzame samenleving noodzakelijk is. Dit vraagt ook om een andere rol van de overheid. De vraag naar (open) data die altijd en overal op aanvraag beschikbaar is, vraagt om een andere manier van dataregistratie en -presentatie. Er zijn verschillende gemeenten die reeds als doelstelling hebben gesteld om in de toekomst de inwoners over evenveel informatie te laten beschikken als een ambtenaar. Dit voorbeeld typeert de toenemende informatiebehoefte en de manier waarop organisaties daarop in kunnen spelen.

Ook zien we dat inwoners steeds vaker maatschappelijke initiatieven ontplooiën en zelf op zoek gaan naar oplossingen voor maatschappelijke ontwikkelingen. De veranderende samenleving vraagt om veranderende werkvormen om de relatie tussen bestuur en samenleving te versterken én de kracht van de samenleving te benutten.

Al deze ontwikkelingen vragen om een andere houding, rol en werkwijze van de overheid en onze gemeente. Naast de traditionele rol van bepalende overheid zal onze gemeente ook steeds meer andere rollen gaan vervullen. Participatie en co-creatie worden daarin steeds belangrijker. In 2021 is gemeente Wierden gestart met 'Expeditie Wierden'. Een ontwikkelprogramma waarmee Wierden haar dienstverlening afstemt op de samenleving en toekomstige ontwikkelingen.

## 4.4 Mobiliteitsvraagstukken

Mobiliteit is het domein waarin veranderingen en innovaties een vlucht hebben genomen. De elektrische auto en openbare laadpaal wordt steeds vertrouwder in ons straatbeeld en tevens doen diverse vormen van (deel)mobiliteit zijn intrede. Denk hierbij aan de elektrische fiets en elektrische deelscooters die steeds vaker het straatbeeld domineren. De snelheden worden meer divers en hoger en de afstanden die met de fiets af te leggen zijn worden groter. Dit heeft een toename van drukte op fietspaden als gevolg.

De effecten die deze ontwikkeling hebben op het beheer van de openbare ruimte, en specifiek de wegen, zijn onbekend. Ditzelfde geldt voor de kwaliteitseisen voor de wegen waar deze nieuwe vormen van mobiliteit zich begeven.

Zo kan het faciliteren van een vlak wegdek, het wegnippen van overhangende takken, het strooibeeld en het verbreden van fietspaden nog belangrijker worden. Door de constant voortdurende ontwikkeling op dit gebied is niet exact vast te stellen wat de effecten zijn voor het beleid en beheer van wegen.

# Wat vinden we belangrijk?



## 5. Wat vinden we belangrijk?

In dit hoofdstuk geven we aan wat we als gemeente belangrijk vinden. Op basis van de externe ontwikkelingen, het coalitieprogramma, overkoepelende visies en bewonersparticipatie zijn de belangrijkste beleidskaders uiteengezet en is aangegeven hoe we daar vanuit wegbeheer invulling aan geven.

### 5.1 Een prettige openbare ruimte

Het coalitieprogramma 2018-2022 heeft de titel 'Een sterke samenleving gericht op ontmoeten en ontwikkelen'. Het programma gaat uit van vijf speerpunten die verder uitgewerkt zijn in de NMB 2022-2025:

#### Speerpunten coalitieprogramma

- Vernieuwing lokale democratie, bestuur en organisatie;
- Sterke sociale samenleving;
- Duurzame ontwikkeling;
- Eerlijke economie en gebiedsontwikkeling;
- Prettig wonen en leven.

Onder het speerpunt 'prettig wonen en leven' wordt gesteld dat iedereen in Wierden prettig en veilig moet (blijven) wonen. We zien om naar elkaar en kunnen elkaar ontmoeten. Mensen voelen zich verbonden met elkaar, zowel in de kernen als in de buurtschappen.

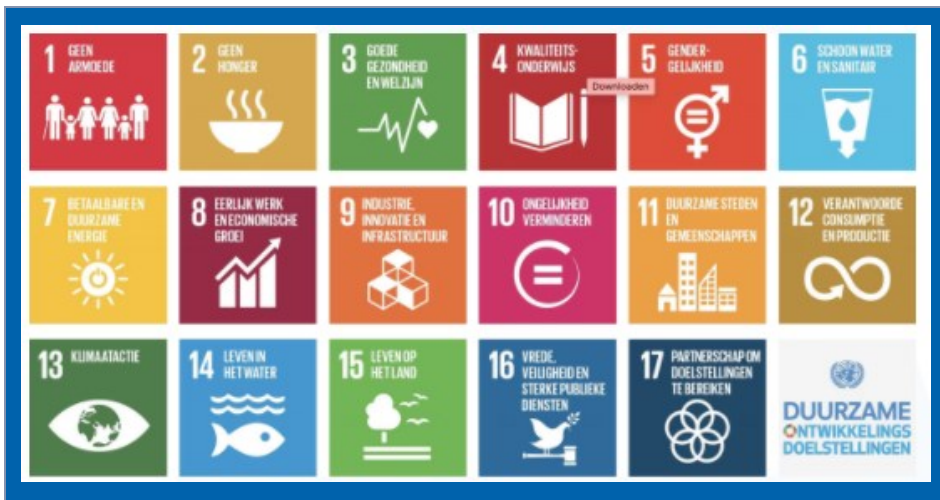
Voor wat betreft de openbare ruimte wordt gestreefd naar een aantrekkelijke, veilige en functionerende openbare ruimte. Regelmatige vervangingen en reconstructies zijn nodig voor een goed functionerende openbare ruimte (NMB 2021-2024). Bij vervangingen wordt gekeken of werkzaamheden van verschillende disciplines gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden. Het gaat dan om bijvoorbeeld riolering, water, groen en verhardingen. Daarbij is riolering vaak leidend omdat daar veel kosten mee gemoeid zijn.

#### Doelen openbare ruimte

- Een schoon, heel en veilig ingerichte openbare ruimte;
- Een evenwichtig (beeld)kwaliteit van de openbare ruimte;
- Wierden is goed ontsloten (bereikbaar).

## 5.2 Duurzaam wegbeheer

Gemeente Wierden ziet het belang in van een duurzame samenleving. We hebben als doelstelling een toekomstbestendige gemeente te worden en de landelijke klimaatdoelen te bereiken. Duurzaamheid is een rode draad bij alles wat we doen. Bij de uitwerking van duurzaamheid in beleid en plannen sluiten we aan bij de duurzaamheidsdoelen van de Verenigde Naties (Global Goals).



Waar we de mogelijkheid hebben en het in balans is met de middelen gaan we voor duurzame keuzes. Dat geldt ook voor het beheer en onderhoud van de wegen, waarbij veel materiaal nodig is en ook vrij komt. We streven daarbij naar duurzame inkoop en circulariteit van de materialen. Daarnaast passen we duurzame materialen toe (bijvoorbeeld gebakken stenen in plaats van betonnen stenen) en verwijderen we teerhoudend asfalt uit de keten.

### Doel duurzaamheid

Een duurzame samenleving, zonder gebruik fossiele brandstoffen met oog voor toekomstige generaties, die om kan gaan met het veranderende klimaat.

In Wierden werken we toe naar een circulaire economie in 2050 (Nationaal Grondstoffenakkoord). Als tussendoel streven we er naar om in 2030 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken. Dit gaat over alle grondstoffen die in de samenleving worden gebruikt en grijpt in op onze manier van bouwen, produceren, leven en recreëren.

### Nationaal Grondstoffenakkoord

Het Nationaal Grondstoffenakkoord is een Nederlands akkoord, voortgevloeid uit het door het kabinet-Rutte II gepresenteerde plan Nederland Circulair in 2050, tussen overheden, bedrijven, vakbonden, natuur- en milieuorganisaties, kennisinstellingen, financiële instellingen en maatschappelijke organisaties.

## 5.3 Klimaat robuust inrichten

We zien dat het klimaat aan het veranderen is. Dat vraagt om een inrichting van de ruimte die beter bestand is tegen het veranderende klimaat. De aanpak in Wierden focust zich met name op het vergroenen van de gemeente. Daarnaast nemen ook water en wegen een belangrijke plaats in. Met betrekking tot de stedelijke omgeving zetten we de komende jaren in op vergaande afkoppeling van verhard oppervlak bij rioolvervanging met als doel wateroverlast ook bij zwaardere buien zo veel mogelijk te beperken en verdroging te reduceren. We richten ons daarbij op de knelpunten uit de stresstest.

Wanneer we iets aanpassen in de openbare ruimte kijken we direct naar de mogelijkheid om dit te combineren met (eenvoudige) klimaatadaptieve maatregelen voor hevige neerslag en hittestress. Na het uitvoeren van klimaatadaptieve maatregelen in Wierden Oost wordt in 2022 gestart met de planvorming voor Wierden West. Meerdere straten worden vanuit het Watertakenplan gereconstrueerd waarbij wegen- en mobiliteitsbeleid kaders geven voor de toekomstige inrichting.

Bij kleine onderhoudswerkzaamheden, zoals herstraten, proberen we klimaatrobustheid ook een vast thema te maken. Daar waar nodig vervangen we verharding voor groen. Als verharding toch nodig is kijken we naar materialen die lang mee gaan en waarvan de winning weinig impact heeft in termen van bijvoorbeeld energie- en waterverbruik. Afvoer van oude materialen dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Gebakken straatstenen kunnen bijvoorbeeld zoveel mogelijk worden hergebruikt.

## 5.4 Data op orde

In de NMB 2022-2025 is vernieuwing van de lokale democratie, bestuur en organisatie een van de raadprogramma's voor de periode 2022-2025. In het voorjaar van 2021 heeft het college de visie op dienstverlening vastgesteld. Daarin is aandacht voor het inspelen op de veranderende behoeften van de samenleving, óók op het gebied van publieke dienstverlening.

Om onze dienstverlening op orde te krijgen én ons areaal goed te kunnen onderhouden en beheren is het essentieel om te weten wat we hebben. Dat is een eerste voorwaarde om weloverwogen keuzes te kunnen maken en een duurzaam beleid voor het beheer en onderhoud op te stellen. Op de tweede plek is het een voorwaarde om onze inwoners van de juiste informatie te kunnen voorzien.

Om te kunnen voldoen aan de gestelde voorwaarden moet het areaal geoptimaliseerd worden. In de komende periode wordt intern aan het werkproces gewerkt om de data te optimaliseren. Dat wil zeggen inzicht krijgen in werkprocessen en verantwoordelijkheden. Bijvoorbeeld het mutatieproces. Het areaal verandert voortdurend. Deze wijzigingen moeten doorgevoerd worden. We gaan inzichtelijk maken hoe dit proces eruit ziet en wie welke rol hierin neemt.

## 5.5 Burgerparticipatie

De samenleving verandert: steeds vaker nemen inwoners zelf het initiatief om iets in hun buurt te realiseren. Ook vragen inwoners steeds vaker om betrokken te worden bij processen en besluiten die traditioneel bij de gemeente liggen. Dit vraagt van ons dat we op zoek gaan naar vormen van participatie die hier aan bijdragen en welke keuzes gemaakt worden over de aanpak van specifieke vraagstukken.

Onderdeel van het IBOR-plan 2021-2024 is de beleving van inwoners. In 2017 is hiervoor een enquête uitgevoerd onder de inwoners (beleving 'groen' en 'grijs' in gemeente Wierden). De resultaten hiervan zijn ook van belang voor het sturen op wegbeheer. De sturing zal met name zitten op het schoonhouden van de straat en reparatie van schades (klein onderhoud).

De groot-onderhoud-werkzaamheden blijven in regie van de beheerder omdat deze een technische invalshoek hebben. Het blijft lastig om dit te combineren met participatie. Beleving is hierin ook minder aan de orde omdat veel schades op asfalt voor inwoners nauwelijks zichtbaar of merkbaar zijn, terwijl ze wel een grote impact hebben op de restlevensduur van de verharding.

In 2022 wordt opnieuw een enquête uitgezet zodat de resultaten tussen de twee enquêtes vergeleken kunnen worden.

## 5.6 Mobiliteit op orde

De mobiliteit in gemeente Wierden blijft de komende jaren groeien. Het gevolg is dat de bereikbaarheid onder druk blijft staan en dat de negatieve aspecten van mobiliteit sterker voelbaar worden. Maar de mobiliteitsgroei is ook noodzakelijk voor de ontplooiing van de regio Twente. Voor de concurrentiekracht is het nodig om de bereikbaarheid van de regio op niveau te houden.

Mobiliteit is ook van belang op lokaal gemeentelijk niveau. In verschillende beleidstukken wordt hier aandacht voor gevraagd. In de NMB 2022-2025 zijn vier doelen geformuleerd ten aanzien van gemeentelijke mobiliteit:

### Doelen mobiliteit

- De kernen en het buitengebied op een veilige wijze bereikbaar houden;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de erftoegangswegen (60 km-wegen);
- De fietser faciliteren zodat het fietsgebruik toeneemt middels de F35;
- Het regionale doel van de F35 is het creëren van een hoogwaardige fietsinfrastructuur door Twente.



Om het thema mobiliteit verder uit te werken is in 2021 het Mobiliteitsplan vastgesteld. De ambitie van het in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan is: *'....een verkeersbeleid en verkeers- en vervoersysteem te bieden wat bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Wierden'*. Deze ambitie is onderverdeeld in drie subdoelstellingen:

#### Subdoelen mobiliteitsplan

- Creëren van een gezonde (verkeers)veilige leefomgeving;
- Verbeteren van een regionale en lokale bereikbaarheid;
- Denk groot: zorg met regiopartners voor een goede hoofdinfrastructuur.

Een gezonde en verkeersveilige leefomgeving is randvoorwaardelijk voor een prettige woonomgeving. Veilig en gezond van A naar B verplaatsen biedt een goede basis voor mobiliteitsbeleid. Vanuit de provincie en regio Twente wordt gestreefd naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid, met een landelijke doelstelling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

We moeten als gemeente groot denken en de samenwerking opzoeken met regiopartners als het om mobiliteit gaat. Het zoeken van de samenwerking met regionale gemeenten leidt tot meer subsidiemogelijkheden en eenduidigheid voor inwoners van aangrenzende gemeenten. Daarnaast is er vanuit kunstwerken een urgentie om het beheer in samenhang met wegenonderhoud te bezien. Dit kan leiden tot het slim combineren van onderhoud en mobiliteitsvraagstukken.

# Hoe pakken we het aan?



## 6. Hoe pakken we het aan?

Met de voorgaande hoofdstukken hebben we inzichtelijk gemaakt waar we staan, wat er op ons afkomt en wat we belangrijk vinden vanuit een beleidsperspectief. In dit hoofdstuk gaan we dit concreet vertalen naar een beheerstrategie. De beheerstrategie vertaalt het beleid naar concrete beheer en onderhoudsdoelen.

### 6.1 Beheer

Beheer betekent letterlijk de zorg en verantwoordelijkheid hebben voor iets. Het is een breed palet aan activiteiten dat gericht is op het in stand houden en laten functioneren van de openbare ruimte. Beheeractiviteiten zijn onder andere het inventariseren, inspecteren en onderhouden van het wegennet. Maar ook het toezien op een juiste registratie van data, financiën, prioritering en planning.

#### 6.1.1 Wettelijke aansprakelijkheid

Op basis van artikel 15 en 16 van de Wegenwet heeft de gemeente de verplichting om haar wegen te onderhouden en ervoor te zorgen dat de wegen in goede staat verkeren. Artikel 6:174 BW (Burgerlijk Wetboek) legt een risicoaansprakelijkheid op de bezitter van een opstal. Ook openbare wegen, het weglichaam en de wegwitruiming vallen hieronder. De gemeente is als wegbeheerder aansprakelijk voor gebreken aan de weg. Daarnaast dient de gemeente zorg te dragen voor het in stand houden van een goede en veilige staat van de weg, opdat hij geen gevaar oplevert voor de veiligheid van weggebruikers.

#### 6.1.2 CROW Wegbeheersystematiek

In Nederland is de systematiek voor wegbeheer gestandaardiseerd door CROW. Deze systematiek is geschikt voor het plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit. Met de CROW-systematiek voor wegbeheer wordt beoogd om aan de hand van de conditie van verhardingen een verantwoorde en gemotiveerde onderhoudsplanung en begroting op te stellen.

Voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud nemen we de richtlijnen van de CROW-wegbeheersystematiek 2011 (publicatie 147) als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen de lokale context.

### 6.1.3 Prioritering

Als het beschikbare budget voor onderhoud lager is dan het benodigde budget, dan zal het noodzakelijk onderhoud uitgesteld worden. Het is dan wenselijk om prioriteiten te stellen. Het beschikbare budget wordt dan verdeeld over de wegvakonderdelen die conform het beleid prioriteit hebben. De volgende prioriteringen zijn vastgesteld voor de komende vijf jaar.

#### Prioritering beheer

- Veiligheid en duurzaamheid gaat boven comfort en aanzien;
- Bij groot onderhoud hebben voet- en fietspaden een hoge prioriteit;
- Bij groot onderhoud hebben invalswegen een hoge prioriteit.

Veiligheid en duurzaamheid hebben de hoogste prioriteit. Veiligheid is ook het belangrijkste speerpunt uit het Mobiliteitsplan 2021-2030. Voor wegbeheer gaat duurzaamheid vooral om de technische duurzaamheid, zoals investeren in onderhoud om op langer termijn goedkoper uit te zijn.

De prioritering op voet- en fietspaden komt voort uit de kwetsbaarheid van de doelgroep. Een kleine hobbel of verzakking kan hier grotere gevolgen hebben dan op een rijbaan. De prioritering op de invalswegen komt voort uit de intensiteit van het gebruik van deze wegen en het belang voor de ontsluiting in de regio.

Klein onderhoud wordt in principe direct uitgevoerd. Indien de veiligheid in het geding is kan dit wel tot een bepaalde urgentie leiden om het onderhoud snel op te pakken. Schades met gevolgen voor kwetsbare gebruikers (voetgangers, fietsers) worden zodoende eerder opgepakt. Een soortgelijke schade op een rijbaan leidt immers tot minder risico.

## 6.2 Inspectie

Voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud nemen we de richtlijnen van de CROW-wegbeheersystematiek als uitgangspunt. Een belangrijk onderdeel van deze systematiek is het periodiek uitvoeren van een globale visuele weginspectie conform een vastgestelde methodiek. Daarbij worden wegverhardingen per wegvakonderdeel beoordeeld op aanwezige schade, in ernst (licht, matig, ernstig) en omvang (gering, enig, groot). Het resultaat is een technische kwaliteitsbeoordeling van de verhardingen.

Om een actueel overzicht te houden over de onderhoudssituatie van de wegen worden alle wegen tweejaarlijks geïnspecteerd. Deze inspecties vinden plaats op basis van de CROW-normen (publicatie 146 a en b). De geïnspecteerde schades vormen de basis voor de planning. De planning maakt gebruik van gedragsmodellen om het noodzakelijke onderhoud te bepalen.

## 6.3 Onderhoud

Onderhoud is een belangrijk onderdeel van beheer. Onderhoud aan wegen is gericht op het zo lang mogelijk in stand houden van de verhardingen met tijdige, preventieve en levensduur verlengende onderhoudsmaatregelen.

### 6.3.1 Onderhoudstypen

Na de aanleg van een weg zal deze als gevolg van gebruik en weersinvloeden in kwaliteit teruglopen. Om de levensduur te verlengen en de wegen veilig te houden is er onderhoud nodig. We onderscheiden de volgende onderhoudstypen voor wegen:

#### **Klein onderhoud**

Activiteiten die gericht zijn op het heel en veilig houden van het wegennet (reparaties). Klein onderhoud zijn ernstige schades met geringe omvang. Hieronder wordt bijvoorbeeld verstaan het herstellen van plaatselijke schades, zoals verzakkingen, boomwortelopdruk, gaten in het wegdek, kapot gereden trottoirs en dergelijke, op basis van meldingen van burgers en eigen waarnemingen.

#### **Groot onderhoud**

Groot onderhoud zijn onderhoudsmaatregelen die een planmatig karakter hebben. Deze maatregelen dragen bij aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegenareaal en worden jaarlijks uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten uit de weginspectie. Onder groot onderhoud vallen de grotere en specialistische onderhoudsmaatregelen. Deze werkzaamheden worden per verhardingssoort aanbesteed en uitgevoerd door externe partijen.

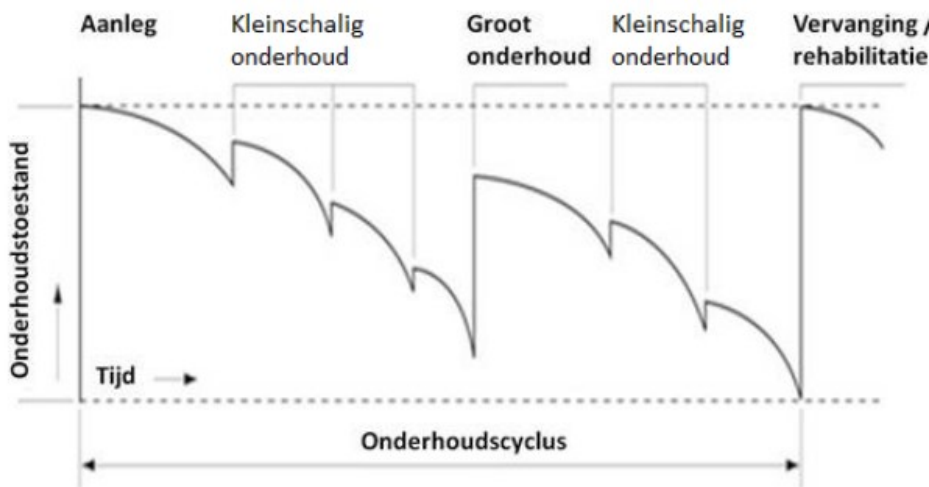
#### **Vervangingen (rehabilitatie)**

Vervangingen zijn alleen voor (in dit geval) wegen. Hierin wordt de gehele weg of voetpad of ander onderdeel vervangen. Dat betekent dat het profiel en materiaal niet wijzigt. In gemeente Wierden hebben de wegen, mede vanwege de goede ondergrond, een technische levensduur tussen de 45 tot 60 jaar. Financieel gezien wordt een weg in 25 jaar afgeschreven. Doordat de wegen zeer lang meegaan komen vervangingen door beëindiging van de levensduur nauwelijks voor. De wegen in Wierden worden meestal al voor ze het einde van de levensduur hebben bereikt om maatschappelijke of beleidsmatige redenen ingrijpend veranderd.

Er zit een verschil tussen vervangingen (rehabilitaties) en reconstructies. Bij vervangen wordt hetzelfde profiel teruggelegd met dezelfde materialen, maar dan nieuw. Bij een reconstructie worden ook vaak andere disciplines betrokken, wordt de indeling aangepast. Een reconstructie wordt dan ook vaak integraal als een project uitgevoerd, het drukt daarmee niet op de onderhoudsbudgetten. Voor vervangingen en reconstructies worden aparte investeringsgelden aangevraagd.

### 6.3.2 Onderhoudscyclus

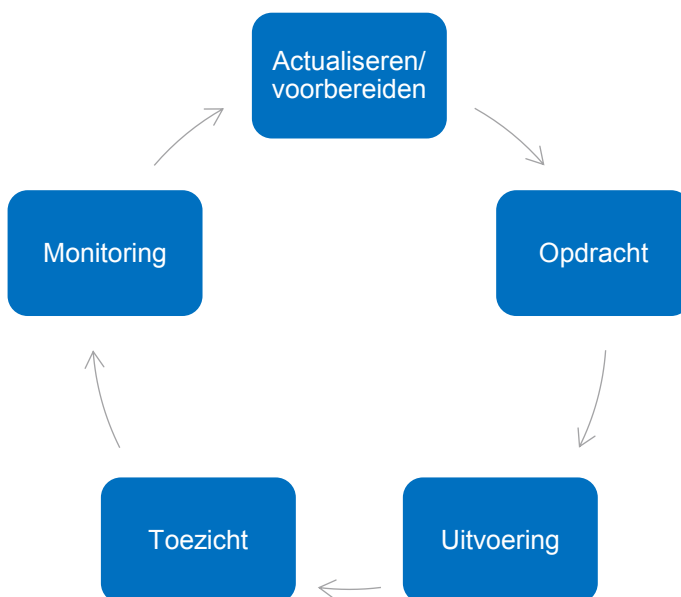
Het onderhoudsregime van gemeente Wierden is gebaseerd op een theoretisch kwaliteitsverloop van een weg (figuur 6.1). Tussen het moment van aanleg en de vervanging (rehabilitatie) aan het einde van de technische levensduur van de weg vindt regelmatig klein en groot onderhoud plaats om ervoor te zorgen dat de weg heel en veilig blijft. Bij elk onderhoud wordt de onderhoudstoestand weer opgekrikt, die vervolgens weer langzaam degradeert tot de volgende onderhoudsbeurt. De verharding zal na onderhoud nooit in nieuwstaat komen, waardoor gedurende de onderhoudscycli de weg steeds slechter van kwaliteit wordt totdat de weg het einde van zijn levensduur heeft bereikt en vervangen moet worden.



Figuur 6.1: Schematische weergave van de onderhoudscyclus van wegen.

### 6.3.3 Onderhoudsactiviteiten

De beheerder draagt verantwoordelijkheid voor het in stand houden van de openbare ruimte. Dit beleidsplan vormt het sturingsdocument voor de verschillende onderhoudsactiviteiten. Op basis van dit plan kunnen vervolgens de volgende jaarlijks terugkerende activiteiten worden onderscheiden (figuur 6.2):



Figuur 6.2. onderhoudsactiviteiten

Hieronder staat een korte toelichting op de verschillende onderhoudsactiviteiten:

- Actualiseren en voorbereiden
  - Jaarlijks actualiseren gegevensbestanden.
  - Uitvoeren tweejaarlijkse inspectie.
  - Jaarlijks opstellen onderhoudsplanningen.
  - Uitvoeren maatregeltoets.
  - Integrale afstemming met andere disciplines.
  - Jaarlijks vaststellen onderhoudsplan.
- Oprichting
  - Formuleren prestatie-eisen.
  - Opstellen opdracht tot uitvoering voor buitendienst of marktpartij.
- Uitvoering
  - Uitvoering conform vastgestelde prestatie-eisen.
  - Toezicht houden op uitvoering.
- Toezicht
  - Controle aannemer uitgevoerd werk op basis van prestatie-eis.
  - Controle buitendienst volgens de beeldkwaliteitsmeetlatten.
- Monitoring
  - Monitoring beeldkwaliteit om te toetsen of de ambitie is gehaald.
  - Monitoringsgegevens kunnen gebruikt worden voor communicatie naar bewoners.
  - Controles vinden plaats op beleidsniveau (beleidsschouw), projectniveau (specifieke locatie keuren), klachten/incidenten (schouw klachtlocatie) en dagelijks toezicht door de gebiedsbeheerders.

# Wat kost het?





## 7. Wat kost het?

In dit hoofdstuk geven we aan welke onderhoudsbehoefte er is en wat de kosten zijn om dit onderhoud uit te voeren. Tevens geven we aan op welke wegen een investering nodig is. Er zijn twee scenario's uitgewerkt over de hoogte van het onderhoudsbudget waaruit de gemeenteraad kan kiezen. Een financiële samenvatting van dit hoofdstuk is toegevoegd aan bijlage 1 van dit rapport.

### 7.1 Onderhoudsbudgetten

De beschikbare middelen voor het onderhoud van de wegen worden middels dit beheerplan vastgelegd voor de komende vijf jaar. De onderhoudsgelden zijn te verdelen in de categorieën groot onderhoud en klein onderhoud.

In onderstaande figuur staan de beschikbare budgetten voor de periode 2022-2026 (figuur 7.1).

Werkzaamheden	Budget (€)				
	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Groot onderhoud</b>	€ 420.000	€ 420.000	€ 420.000	€ 420.000	€ 420.000
<b>Klein onderhoud</b>	€ 188.000	€ 188.000	€ 188.000	€ 188.000	€ 188.000
<b>Totaal</b>	€ 608.000	€ 608.000	€ 608.000	€ 608.000	€ 608.000

Figuur 7.1: Onderhoudsbudgetten 2022-2026 (afgeronde budgetten)

#### 7.1.1 Groot onderhoud

Gemeente Wierden financiert het onderhoud van de wegen uit het wegenfonds. Het wegenfonds is ingesteld om exploitatielasten te egaliseren. Met ingang van 2021 is het wegenfonds een reserve geworden. Deze bedraagt op 1 januari 2022 € 83.200. Jaarlijks worden er ten behoeve van het groot onderhoud middelen bijgestort. Voor 2021 t/m 2026 bedraagt deze storting, conform de huidige meerjarenramingen, € 417.049 per jaar.

#### 7.1.2 Klein onderhoud

Het groot onderhoud wordt planmatig ingezet op basis van de leeftijd en de kwaliteit van de weg. Het klein onderhoud wordt niet planmatig besteed maar heeft een incidenteel karakter en is klein van omvang. Het klein onderhoud is zodoende niet meegenomen in de plannings en de doorberekening van de verschillende scenario's. Het budget voor klein onderhoud voor de periode 2022-2026 bedraagt € 187.750 per jaar.

### 7.1.3 Investeringsen

Voor wegbeheer is geen apart budget voor investeringen vastgesteld. Op een moment dat een investering noodzakelijk is wordt hiervoor een krediet aangevraagd via de NMB en zodoende betrokken bij de integrale afweging in de gemeenteraad. Investeringsen zijn noodzakelijk om gewenste reconstructies mogelijk te maken. Reconstructies zijn ook noodzakelijk vanuit andere disciplines en beleidsterreinen zoals bijvoorbeeld riolering, verkeersveiligheid en klimaatadaptatie.

## 7.2 Onderhoudsbehoefte

Voor het berekenen van de onderhoudsbehoefte en de benodigde budgetten maken we gebruik van de landelijk geaccepteerde en toegepaste CROW-systematiek 2011. Middels een zogenaamde basisplanning maakt de systematiek inzichtelijk hoe groot het achterstallig onderhoud is op dit moment en wat je aan onderhoudsbudget nodig hebt om het gehele areaal aan de CROW-richtlijnen te laten voldoen. De basisplanning gaat daarbij uit van een oneindig beschikbaar budget (fictief budget) (figuur 7.2).

Planjaar	Asfalt	Elementen	Totaal
<b>2022</b>	€ 218.000	€ 353.000	€ 571.000
<b>2023</b>	€ 905.000	€ 26.000	€ 931.000
<b>2024</b>	€ 17.000	€ -	€ 17.000
<b>2025</b>	€ 262.000	€ 284.000	€ 546.000
<b>2026</b>	€ 102.000	€ -	€ 102.000
<b>Totaal</b>	€ 1.504.000	€ 663.000	€ 2.167.000
<b>Gem.</b>	€ 301.000	€ 133.000	€ 433.000

Figuur 7.2: basisplanning groot onderhoud (behoefte zonder vastgesteld budget)

Uit de basisplanning blijkt dat er de komende vijf jaar in totaal € 2.167.000 nodig is voor groot onderhoud. Dat is iets meer dan het beschikbare budget (€ 2.100.000). De bedragen zijn niet gelijk verdeeld over de jaren omdat de planperiodes worden bepaald op basis van de aangetroffen schades. Het gemiddelde van de planperiode wordt als planjaar genomen.

In het bepalen van de onderhoudsbehoefte zijn een aantal wegen uitgesloten van de planning omdat deze als investering worden aangedragen of worden betaald vanuit een andere discipline. Dit zijn:

- De investeringsprojecten uit paragraaf 7.4 (Nijverdalsestraat, Zunaweg, Almelsestraat, Binnenhof, wegkantverbetering).
- Klimaatadaptatieprojecten Wierden West (Abraham Kuiperstraat, Admiraal de Ruyterweg, De Savornin Lohmanstraat, Piet Heinstraat).
- Klimaatadaptatieprojecten Enter (Fleuweweg, Van Uiterstraat).

## 7.3 Scenario's

In de vorige paragraaf is een basisplanning opgesteld waarmee de onderhoudsbehoefte op dit moment is bepaald (op basis van inspecties). In deze paragraaf hebben we twee scenario's uitgewerkt met behulp van budgetplanningen. Een budgetplanning houdt rekening met een opgegeven budget. Het doel van de budgetplanning is om te laten zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het opgegeven budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal.

Er zijn twee scenario's uitgewerkt (A en B). Op basis van deze scenario's kan de gemeenteraad een keuze maken over de hoogte van het groot-onderhoudsbudget en daarmee de koers van het wegbeheer voor de komende jaren bepalen.

### Scenario A: huidige koers doorzetten

- Aanhouden huidig budget groot onderhoud;
- Aanhouden huidig budget klein onderhoud;
- Honoreren noodzakelijke investeringen (paragraaf 7.4).

### Scenario B: aanvullend onderhoudsbudget

- Verhogen van het jaarlijks budget groot onderhoud met € 80.000;
- Aanhouden huidig budget klein onderhoud;
- Honoreren noodzakelijke investeringen (paragraaf 7.4).

### 7.3.1 Scenario A: huidige koers doorzetten

Dit scenario gaat ervan uit dat de huidige koers wordt doorgezet. De huidige beschikbare onderhoudsbudgetten worden aangehouden. De budgetplanning die bij dit scenario hoort geeft inzicht in de verwachting van het kwaliteitsverloop en de onderhoudskosten in de komende vijf jaar (figuur 7.3).

De budgetplanning laat tevens de omvang van het onderhoud zien dat niet uitgevoerd kon worden omdat het budget niet toereikend is geweest. Dit wordt doorgeschoven onderhoud genoemd en wordt zichtbaar gemaakt in het 6<sup>e</sup> planjaar, namelijk 2027 (figuur 7.3).

Planjaar	Budget	Asfalt	Elementen	Totaal
2022	€ 420.000	€ 41.000	€ 378.000	€ 420.000
2023	€ 420.000	€ 420.000	€ -	€ 420.000
2024	€ 420.000	€ 419.000	€ -	€ 420.000
2025	€ 420.000	€ 416.000	€ 4.000	€ 420.000
2026	€ 420.000	€ 418.000	€ 2.000	€ 420.000
2027	€ -	€ 2.324.000	€ 586.000	€ 2.909.000
<b>Totaal</b>	€ 2.100.000	€ 1.715.000	€ 385.000	€ 2.100.000
<b>Gem.</b>	€ 420.000	€ 343.000	€ 77.000	€ 420.000

Figuur 7.3: budgetplanning scenario A (toekomstig achterstallig onderhoud in het rood)

Dit doorgeschoven onderhoud wordt grotendeels veroorzaakt door het doorschuiven van noodzakelijk onderhoud op asfaltwegen. In de basisplanning zagen we al een piek aan asfaltonderhoud in 2023. Deze piek kan niet opgevangen worden met het huidige budget en zorgt ervoor dat het onderhoud wordt uitgesteld. Bij asfaltverharding treedt dan kapitaalvernietiging op. Door het tijdig uitvoeren van onderhoud kan kapitaalvernietiging worden voorkomen.

#### Kapitaalvernietiging

Het wegennet vertegenwoordigt een groot kapitaalgoed. Er ontstaat schade door invloeden van het verkeer en het klimaat. Met name voor asfaltverhardingen geldt dat indien onderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd de kapitaalswaarde door veroudering snel vermindert.

Er kan dus kapitaalvernietiging optreden door het degenereren van het verhardingsmateriaal als gevolg van uitstel van onderhoud. Door uitstel van onderhoud moet een zwaardere onderhoudsmaatregel worden genomen dan de geplande maatregel, wat hogere kosten met zich meebrengt.

Figuur 7.3 laat verder zien dat het budget bijna volledig naar asfaltonderhoud gaat (door prioriteitsinstellingen) waardoor het onderhoud op elementenverhardingen ook wordt uitgesteld. Ondanks dat het onderhoudsbudget iets lager is dan minimaal noodzakelijk, zie je toch een flinke opbouw van de achterstand (en oplopende kosten). Dit brengt risico met zich mee ten aanzien van de gestelde ambities. Bovendien hebben we hierdoor weinig 'ruimte' om pieken op te vangen. Een samenvatting van de financiële consequenties van scenario A is weergegeven in bijlage 1.

### 7.3.2 Scenario B: aanvullend onderhoudsbudget

Dit scenario gaat ervan uit dat er aanvullend budget wordt toegekend om achterstallig onderhoud in te lopen en doorgeschoven onderhoud te voorkomen. Het scenario is doorgerekend middels een budgetplanning. Daarin is € 500.000 als groot onderhoudsbudget opgegeven (figuur 7.4). Dezelfde wegen als benoemd in paragraaf 7.2 zijn uitgesloten in dit scenario.

Planjaar	Budget	Asfalt	Elementen	Totaal
2022	€ 500.000	€ 121.000	€ 378.000	€ 500.000
2023	€ 500.000	€ 500.000	€ -	€ 500.000
2024	€ 500.000	€ 497.000	€ 3.000	€ 500.000
2025	€ 500.000	€ 219.000	€ 281.000	€ 500.000
2026	€ 500.000	€ 232.000	€ -	€ 232.000
2026	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal</b>	€ 2.500.000	€ 1.570.000	€ 662.000	€ 2.232.000
<b>Gemiddeld</b>	€ 500.000	€ 314.000	€ 132.000	€ 446.000

Figuur 7.4: budgetplanning scenario B

Deze budgetplanning laat zien dat al het noodzakelijke onderhoud uitgevoerd kan worden met dit budget. Er is geen doorgeschoven onderhoud omdat er geen kosten onderhoudskosten zijn gepresenteerd in het 6<sup>e</sup> planjaar (2027). Er treedt daarom ook geen kapitaalvernietiging op. Er is zelfs een kleine buffer om onvoorziene zaken op te pakken of investeringen te doen in bijvoorbeeld duurzaamheidstoepassingen. Met een relatief lichte verhoging van het onderhoudsbudget wordt hiermee kapitaalvernietiging voorkomen. Een samenvatting van de financiële consequenties van scenario B is weergegeven in bijlage 1.

## 7.4 Investeringen

Niet alleen de kwaliteit van de weg is maatgevend voor het aanpakken van een weg. Een weg kan ook een andere functie krijgen door ruimtelijke ontwikkelingen, vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In deze gevallen is geen sprake van onderhoudswerk maar van investeringen. Investeringen drukken niet direct op het onderhoudsbudget, maar er worden wel kapitaallasten doorgerekend. Ook worden kapitaallasten doorgerekend voor grote onderhoudsopgaven die als investering worden aangemerkt.

### Kapitaallasten

Op het moment dat een investeringsproject in gebruik wordt genomen, wordt de investering geactiveerd. Vanaf dat moment wordt het project afgeschreven en rente toegerekend. Deze afschrijvingskosten en rentelasten vormen samen de kapitaallasten.

In figuur 7.5 is een overzicht gegeven van de noodzakelijk investeringen voor de periode 2022-2026. Deze investeringen komen voort uit de NMB 2021-2024. In de doorberekening van de scenario's is ervan uitgegaan dat deze investeringen worden gehonoreerd. De bedragen zijn een schatting van de benodigde middelen. De schatting is gemaakt op basis van de huidige toestand van de wegen en de integrale afweging met andere disciplines. De kapitaallasten bij deze investeringen zijn weergegeven in bijlage 1.

Project	Investeringsbedrag (€)				
	2022	2023	2024	2025	2026
Verbreding fietspaden Nijverdalsestraat		€ 150.000			
Verbreding Zunaweg			€ 400.000		
Reconstructie Almelosestraat				€ 620.000	
Onderzoek Binnenhof Wierden		€ 10.000			
Wegkantverbetering		€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000

Figuur 7.5: investeringsprojecten (kapitaallasten zie bijlage 1).

### 7.4.1 Toelichting investeringsprojecten

De investeringsprojecten uit figuur 7.5 komen voort uit de NMB 2021-2024. Uit de buurtschouwen en inventarisaties blijkt dat vervangen, renoveren en reconstructies, nodig zijn voor een goed functionerende openbare ruimte. Vanuit mobiliteitsdoelstellingen is het noodzakelijk om te investeren in reconstructies van wegen. De focus voor deze NMB ligt op onze fietsverbindingen en de erftoegangswegen (60 km weg) waar fietsers gebruik van maken. Hieronder staat een korte toelichting op de noodzakelijke investeringsprojecten:

#### **Verbreding fietspaden Nijverdalsestraat**

De desbetreffende fietspaden vormen, zoals de fietspaden langs de Rijssenseweg en Bornebroekseweg in Enter, de fietsontsluiting vanuit Wierden. De fietspaden, aan beide zijden van de Nijverdalsestraat, zijn in z'n geheel in slechte conditie. Het betreft het gedeelte rotonde Loonderesweg – N35 buiten bebouwde kom. Er moet onderhoud aan worden gepleegd. Dit fietspad is aan het einde van de levensduur. Het voldoet verkeerskundig niet aan de inrichtingseisen. In de huidige situatie zijn de fietspaden langs Nijverdalsestraat te smal. Dit is ook een probleem voor de gladheidsbestrijding. Door de gladheidsbestrijding ontstaat spoorvorming direct naast het fietspad, het voertuig is breder dan het fietspad. Door spoorvorming ontstaat een verkeersonveilige situatie. Het huidige fietspad moet vanuit het mobiliteitsplan gehandhaafd worden.

#### **Verbreding Zunaweg**

Vanwege de aanleg van de rotonde in de N347 en de afsluiting van de verschillende zijwegen op de N347 concentreert het doorgaande verkeer in Zuna zich op de Zunaweg. Het gedeelte N347-Smeijersdijk van de Zunaweg is smaller dan het resterende gedeelte van de Zunaweg (flessenhalsconstructie). Het gevolg hiervan is dat dit gedeelte van de Zunaweg aanzienlijke schadebeelden vertoont en de bermen stuk worden gereden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. De weg is aan groot onderhoud toe (in stand houden) maar met alleen groot onderhoud kan niet worden volstaan. De Zunaweg, gedeelte N347-Smeijersdijk, moet worden verbreed en worden opgewaarderd (anders inrichten).

#### **Reconstructie Almelosestraat**

Uit de resultaten van een onderzoek blijkt dat de Almelosestraat (gedeelte voormalige rijksweg, Almeloseweg-viaduct N36) qua wegenkwaliteit toe is aan een reconstructie om te voldoen aan de gestelde eisen van CROW. Daarnaast komt de verkeersfunctie van deze weg niet overeen met het verkeersbeeld dat hier verwacht mag worden. Vanuit het Mobiliteitsplan Wierden (20 september 2011) moet dit gedeelte van de Almelosestraat dan ook anders worden ingericht. Bijkomend aspect is dat gemeente Almelo in 2015 de fietssnelweg F35 met aansluiting op dit deel van de Almelosestraat heeft afgerond.

#### Binnenhof Wierden

Het Binnenhof is een (markt)plein in Wierden dat in 2009 is gereconstrueerd. Door de onderliggende parkeergarage, minimaal benodigde dekking tot onderkant straatwerk en vaste drempelhoogte van de aangrenzende winkels is er nauwelijks afschot in de bestrating.

Het regenwater kan niet goed afgevoerd worden waardoor de fundering verzadigd raakt wat leidt tot verzakkingen waar water in blijft staan.

Qua beeldkwaliteit voldoet het plein aan de vastgestelde eisen, echter wordt er jaarlijks klein onderhoud uitgevoerd en is een permanente oplossing ingrijpend. Dit vraagt om een grondig onderzoek en advies. In het NMB 2023-2026 zal budget worden aangevraagd voor dit onderzoek, advies en het opstellen van een ontwerp.

#### Wegkantverbetering

In het buitengebied worden bij diverse wegen passerende voertuigen gedwongen om de berm te gebruiken. Bij slechte weersomstandigheden hebben deze bermen het zwaar te verduren. Dit komt door de schaalvergroting van het landbouwverkeer in combinatie met het uitwijken bij tegenliggers. In het verleden werd de nieuwe aanleg van grasbetontegels betaald uit de exploitatie. In de bezuinigingsronde van 2010 is op de nieuwe aanleg van grasbetontegels bezuinigd. In 2011 zijn alle wegen in het buitengebied geïnventariseerd. Daarmee heeft de gemeente inzicht in de omvang van de wegen waar nog wegkantverbetering moet worden aangelegd.

### 7.4.2 Uitgesloten onderhoud

#### Weusteweg

De Weusteweg in Wierden is gedeeltelijk een fietspad die voor een deel uit een betonverharding bestaat. Het gedeelte van beton bevat veel schades en, met betonklinkers, herstelde stukken. Conform de richtlijnen heeft dit gedeelte groot onderhoud nodig. Echter is het aannemelijk dat de locatie van het fietspad een andere functie krijgt door de mogelijke uitbreiding van het nabijgelegen bedrijventerrein Weuste Noord. Tot er meer bekend is over de eventuele uitbreiding wordt er geen groot onderhoud uitgevoerd aan dit gedeelte van de Weusteweg.

### 7.4.3 Impact investeringsprojecten

De investeringsprojecten worden niet betaald vanuit het onderhoudsbudget, maar zijn wel onlosmakelijk verbonden met de onderhoudsbehoefte van het wegenareaal. Investeringsprojecten die vanuit wegen worden aangedragen zijn in alle gevallen ook onderhoudsbehoefte. Dit kan zijn vanuit de eindelevensduurbenadering of vanwege aankomend groot onderhoud. Vanuit een investeringsproject wordt dus een deel van het noodzakelijk onderhoud weggenomen dat anders via het groot-onderhoudsbudget uitgevoerd zou worden.

In dit beheerplan zijn we er in onze berekeningen daarom ook van uitgegaan dat de investeringsprojecten uit figuur 7.5 worden gehonoreerd in de periode 2023-2026. Indien deze projecten niet uitgevoerd worden, zal er extra druk komen op het groot-onderhoudsbudget. In figuur 7.6 hieronder zijn de noodzakelijke onderhoudskosten voor de volgende investeringsprojecten berekend:

- fietspaden Nijverdalsestraat;
- Zunaweg;
- Almelosestraat.

Planjaar	Asfalt	Elementen	Totaal
2022	€ 30.486	€ 7.086	€ 37.572
2023	€ 37.153	€ 253	€ 37.406
2024			
2025	€ 12.001	€ 12.078	€ 24.079
2026	€ 44.197	€ 0	€ 44.197
<b>Totaal</b>	€ 123.837	€ 19.417	€ 143.254
<b>Gemiddeld</b>	€ 24.767	€ 3.883	€ 28.651

Figuur 7.6: onderhoudskosten investeringsprojecten

Hieruit blijkt dat er gemiddeld € 28.651,00 extra per jaar beschikbaar gemaakt moet worden voor het uitvoeren van groot onderhoud. De gevolgen van het niet beschikbaar hebben van dit geld betekent een verdere opbouw van het achterstallig onderhoud. De omvang van het uitgesteld onderhoud (en daaropvolgende kapitaalvernietiging) is voor elk scenario gevisualiseerd in figuur 7.7.

Doorgeschoven onderhoud	Asfalt	Elementen	Totaal
<b>Scenario A</b>	€ 2.324.000,-	€ 586.000,-	€ 2.909.000,-
<b>Scenario B</b>	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
<b>Scenario A (excl. invest.)</b>	€ 2.602.000,-	€ 736.000,-	€ 3.338.000,-
<b>Scenario B (excl. invest.)</b>	€ 1.956.000,-	€ 553.000,-	€ 1.648.000,-

Figuur 7.7: doorgeschoven onderhoud en kapitaalvernietiging



## 7.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk aspect binnen het wegbeheer. Voor beheer en onderhoud van wegen houdt dit in dat zorgvuldig moet worden omgegaan met energie, materialen, leefomgeving, natuur, landschap en water. Om invulling te geven aan duurzaamheid bij wegbeheer kan gebruik worden gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen in de GWW-sector (Grond, Weg- en Waterbouw-sector) van CROW of het programma Duurzaam Inkopen van Agentschap NL ten aanzien van de productgroep wegen. Een aantal duurzame aspecten bij wegbeheer zijn:

- Besparing op energie en CO<sub>2</sub>-uitstoot (bijvoorbeeld door toepassing van energiearm asfalt).
- Duurzaam materiaalgebruik (bijvoorbeeld hergebruik van oud asfalt in nieuw asfalt of te kiezen voor betonstraatstenen met betongranulaat als toeslagmateriaal in plaats van grind).
- Reductie van geluid (bijvoorbeeld door te kiezen voor een geluidarm wegdek).
- Afvoer van afstromend wegwater (bijvoorbeeld een waterdoorlatende constructie).
- Natuur en landschap (bijvoorbeeld een verdiepte ligging of een faunapassage).
- Voorschrijven van hergebruik van oude betonproducten (bijvoorbeeld als toeslagmaterialen in nieuwe betonproducten in bestekken).
- Toepassen van gebakken materialen bij herinrichting of nieuwe aanleg (bijvoorbeeld in rijbanen en parkeervakken).
- Toepassen van lichte (witte) toeslagmaterialen in deklagen om hittestress tegen te gaan.
- Toepassen van conserverende materialen (sealen) om de levensduur van de deklagen te verlengen.

Duurzame toepassingen zijn vaak kostbaarder in aanleg. Investeren in duurzaamheid betekent ook vaak pionieren, waarbij de uitkomst zich nog moet bewijzen. Hieronder staan in de kaders enkele voorbeelden van duurzaamheidsafwegingen die direct een kostenverhogend effect hebben op de aanleg en het onderhoud. De exacte kosten voor duurzaamheidsdoelstellingen zou nader onderzocht moeten worden.

### Betonklinker vs gebakken materiaal

De betonklinker is goedkoper in aanleg, maar kent een kortere levensduur dan gebakken materialen. Een gebakken klinker heeft bijna een 3x langere levensduur dan een betonklinker. Naast de keuze in het kader van duurzaamheid geeft het toepassen van gebakken klinkers een belangrijke verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

### Geluidreducerend vs DGD

De levensduur van geluidreducerende deklagen is lager dan traditionele deklagen. Door de ontwikkelingen in de dunne geluidreducerende deklagen (DGD's) worden de deklagen niet stiller, maar de verwachte levensduur wel steeds langer, wat een positieve ontwikkeling is voor het duurzaam toepassen van deze deklagen.

# Waar moeten we op letten?



## 8. Waar moeten we op letten?

In dit hoofdstuk staan de aandachtspunten en aanbevelingen ten aanzien van het beheer en onderhoud van de verhardingen. De aandachtspunten zijn 'zachte' bevindingen over waar we op de korte en lange termijn rekening mee moeten houden. De aanbevelingen zijn de 'harde' bevindingen waar de komende vijf jaar een concrete actie voor nodig is om aan de doelstellingen en ambities voor wegbeheer te kunnen blijven voldoen. De aandachtspunten en aanbevelingen staan in volgorde van belangrijkheid.

Nr.	Aandachtspunt
1	Duurzaamheidsdoelstellingen leiden op korte termijn tot hogere onderhoudskosten indien duurdere en duurzamere materialen toegepast moeten worden.

Figuur 8.1: Aandachtspunten

Nr.	Aanbeveling
1	Het structureel verhogen van het onderhoudsbudget conform scenario B zodat kapitaalvernietiging op asfalt wordt voorkomen en de onderhoudskosten als gevolg daarvan niet stijgen.
2	Honoreren van de voorgestelde investeringen in het kader van veiligheid, duurzaamheid, mobiliteit en projectontwikkelingen.

Figuur 8.2: Aanbevelingen



# Bijlage 1 Financiële samenvatting

## Financiële Samenvatting

Storting reserve wegbeheer		2022	2023	2024	2025	2026
Scenario A	Onderhoud constant houden en investeringen uitvoeren.		€ -	€ -	€ -	€ -
Scenario B	Verhoging storting voor groot onderhoud naar jaarlijks € 500.000,- en investeringen uitvoeren.		€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000

Investerings	Investing in jaar					Jaarlijkse lasten (kapitaallasten)				
	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026
Verbreding fietspaden Nijverdalsestraat		€ 150.000					€ 9.750	€ 9.600	€ 9.450	€ 9.300
Verbreding Zunaweg			€ 400.000					€ 26.000	€ 25.600	€ 25.200
Aanpak Binnenhof (onderzoek), eenmalig	€ 10.000									
Reconstructie Almelosestraat				€ 620.000					€ 40.300	€ 39.680
Wegkantverbetering 2023	€ 80.000						€ 5.200	€ 5.120	€ 5.040	€ 4.960
Wegkantverbetering 2024			€ 80.000					€ 5.200	€ 5.120	€ 5.040
Wegkantverbetering 2025				€ 80.000					€ 5.200	€ 5.120
Wegkantverbetering 2026					€ 80.000					€ 5.200
<b>Structurele lasten investeringen</b>						<b>€ -</b>	<b>€ 14.950</b>	<b>€ 45.920</b>	<b>€ 90.710</b>	<b>€ 94.500</b>

De kosten voor het onderhoud in het wegenbeleidsplan voor het jaar 2022 kunnen nu nog gedekt worden uit de reeds beschikbare gelden in de reserve . Deze is € 500.282 groot inclusief de storting 2022.

Scenario A	structurele extra lasten (inclusief investeringen)	€ 14.950	€ 45.920	€ 90.710	€ 94.500
Scenario B	structurele extra lasten (inclusief investeringen)	€ 94.950	€ 125.920	€ 170.710	€ 174.500