

Wegenbeheerplan 2011-2015

De gemeenteraad van Neder-Betuwe stelt de volgende verordening vast.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Artikel 1.1 Inleiding

Dit plan beschrijft de planning van wegenbouwkundige werkzaamheden in de komende jaren inclusief de benodigde financiële dekking. De bedoeling van dit plan is om geplande werkzaamheden op het gebied van groot onderhoud op elkaar af te stemmen en de beschikbare budgetten in te delen. Dit plan moet tevens de omvang van de werkzaamheden duidelijk maken voor zowel de bestuurders als de medewerkers van de gemeente Neder-Betuwe.

Artikel 1.2 Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt de opzet van dit plan omschreven en wordt een uitleg gegeven van de meest gebruikte termen. In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader toegelicht en in hoofdstuk 3 wordt de wijze van onderhoud uitgelegd. De financiële kaders voor het plan worden in hoofdstuk 4 behandeld en in hoofdstuk 5 komen de aanbevelingen. In de bijlagen wordt per planjaar uitgelegd wat de omvang van de geplande werkzaamheden zijn.

Artikel 1.3 Gebruikte termen

Mineraal aggregaat, het zand of grind dat in beton of asfalt verwerkt wordt

EAB of Emulsieasfaltbeton, een vloeibaar asfaltmengsel dat in dunne lagen (5-6 mm) aangebracht wordt als conserveringslaag. Het voordeel is dat scheurtjes en kleine gaten gevuld worden en er geen losse steenslag op het wegdek ligt waardoor geen kans op schade aan auto's door opspattend gesteente kan ontstaan. De levensduur van EAB is ongeveer 5 tot 8 jaar

Slijtlaag, een conserveringslaag bestaand uit een kleeflaag van bitumen met daarbovenop een laag steenslag. Nadeel van de steenslag is dat losliggende steentjes schade kunnen veroorzaken aan voertuigen en er geen constructieve sterkte aan de weg toegevoegd wordt. De levensduur van de slijtlaag is afhankelijk van de kwaliteit van de onderlaag, bij een slecht gefundeerde weg moet na ongeveer 5 jaar een nieuwe slijtlaag aangebracht worden om de nieuw ontstane scheuren te dichten.

SMA of Steenmestiekasfalt is een asfaltmengsel bestemd voor dunne deklagen. De belangrijkste eigenschap is dat door de holle ruimte het bandengedruide van het verkeer afneemt. Er zijn verschillende typen SMA op de markt. De variatie tussen de typen zit vooral in de gradering van het toegepaste zand/steen, die meestal tussen de 0/6 en 0/11 (diameter van het materiaal in millimeters) ligt. Deze geven verschillende geluidreducties: enkele ervan kunnen als "stil" bestempeld worden (zo'n 2 dB(A) reductie).

Grindasfaltbeton of GAB is een ouder asfaltmengsel waarbij grind gebruikt werd als mineraal aggregaat. De belangrijkste eigenschap van grind is dat het ronde korrels zijn. Voor het asfalt betekent dit dat het materiaal weinig weerstand kan bieden tegen vervormingen doordat de wrijving tussen de korrels relatief laag is.

Teerhoudend asfalt Teer is een bijproduct van steenkool en werd vroeger veel toegepast doordat het betere eigenschappen heeft dan bitumen als het verwerkt wordt als bindmiddel in asfalt. Teer bevat echter kankerverwekkende PAK's (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) welke ook nog eens bodemverontreiniging veroorzaken. Het verwerken van teerhoudend asfalt in warme vorm is verboden, wel mag het materiaal nog gefreesd of opgebroken worden om af te voeren naar een verwerkingsinstallatie.

Bakfrozen is een plaatselijke reparatiemethode waarbij een stuk asfalt, doorgaans een meter breed over een beperkte lengte uitgefreesd wordt (een "bak") waarna de bak weer gevuld wordt met nieuw asfalt. De aanwezigheid van scheuren of plaatselijke schades is doorgaans de reden om te bakfrozen.

Overlagen is het aanbrengen van een nieuwe laag asfalt over de bestaande verhardingsconstructie. De constructieve sterkte van de verharding neemt toe en eventuele teerhoudende asfaltlagen hoeven niet afgevoerd te worden.

Deklaag of toplaag is de bovenste laag asfalt, deze laag is voornamelijk ontworpen op goede rijeigenschappen voor de weggebruikers (stroefheid, vlakheid, kleur etc.).

Reconstructie of rehabilitatie betekent in dit rapport het vervangen van de volledige verhardingsconstructie, al dan niet inclusief fundering.

Slakken zijn een steenachtig restproduct van metaalbereiding, in gebroken vorm (granulaat). In vergruisde vorm wordt het ook toegepast in cement (hoogovencement). Slakken worden onder andere gebruikt als funderingsmateriaal in de wegenbouw. Het nadeel van dit materiaal is met name het feit dat het materiaal zwelt of expandeert, onder invloed van vocht of temperatuur, waardoor het asfalt omhoog gedrukt wordt. Met name de oudere slakkensoorten zijn mogelijk verontreinigd met zware metalen.

Hoofdstuk 2 Juridisch kader

De Wegenwet vereist van de beheerder 'goed rentmeesterschap'. Dit betekent dat hij ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Het betreft hierbij voornamelijk technisch beheer.

Artikel 2.1 Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker, maar schrijft geen maatregelen voor. Met de inwerkingtreding van het Nieuw Burgerlijk Wetboek is ten opzichte van het oude Burgerlijk Wetboek de bewijslast omgedraaid. De beheerder kan nu aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie, regelmatige inspecties volgens de landelijke geaccepteerde methode en een goed werkend systeem van wegbeheer niet mogen ontbreken.

Artikel 2.2 Wettelijke aansprakelijkheid

2.2.1 Risicoaansprakelijkheid

Artikel 6:174 BW regelt de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg. Er is sprake van een gebrek aan de weg indien de weg niet voldoet aan de eisen die men er onder gegeven omstandigheden aan mag stellen en hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Dit houdt in dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor schade als gevolg van een gebrek, ook al was hij niet op de hoogte van het gebrek. Aansprakelijkheid treedt in, onafhankelijk van de vraag of de wegbeheerder het gebrek kende of behoorde te kennen. Ook wordt voorbijgegaan aan de vraag of de wegbeheerder een verwijt valt te maken ten aanzien van de aanwezigheid van een gebrek. Is eenmaal vastgesteld dat schade is ontstaan als gevolg van een gebrek, dan is de enige mogelijkheid voor de wegbeheerder om onder de aansprakelijkheid uit te komen een beroep op de zogenaamde 'tenzijclausule'. De tenzijclausule houdt onder meer in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is, als een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade. Een beroep op deze clausule dient goed te worden onderbouwd.

2.2.2 Indien de schade niet het gevolg is van een gebrek aan de weg zelf, maar van de aanwezigheid van losse voorwerpen of substanties op de weg (die geen deel uitmaken van de weg) kan als praktische vuistregel gesteld worden dat artikel 6:174 BW niet van toepassing is. In dergelijke gevallen dient de aansprakelijkheid te worden beoordeeld op grond van artikel 6:162 BW. Toerekenbaar tekortschieten van de wegbeheerder in zijn zorgplicht om de onder zijn beheer vallende wegen naar behoren te onderhouden is een noodzakelijke voorwaarde voor aansprakelijkheid. Dit moet door de gedupeerde worden aangetoond. In tegenstelling tot artikel 6:174 BW geldt voor artikel 6:162 BW dat de wegbeheerder aan de aansprakelijkheid kan ontkomen door aan te tonen dat zij niet op de hoogte was (of had kunnen zijn) van de betreffende situatie.

Hoofdstuk 3 Onderhoud

Artikel 3.1 Kwaliteitsniveau

Het gewenste kwaliteitsniveau wordt niet gewijzigd ten opzichte van 2007, dezelfde methodiek wordt toegepast. De gemeente Neder-Betuwe heeft als doel om de wegen te laten voldoen aan de minimaal acceptabele eisen zoals omschreven in CROW publicatie 145 (niveau R, basis).

Artikel 3.2 Planning onderhoudsprojecten

Aan de hand van de CROW Basisbegroting 2011-2015 is een aangepaste werkbegroting opgesteld. Deze planning is gebaseerd op globale eenheidsprijzen, de maatregelen zijn "standaard" maatregelen. De gehanteerde eenheidsprijzen zijn gebaseerd op een realistisch prijsniveau. De in het onderhoudsplan genoemde wegen betreft het reguliere groot onderhoud dat moet worden uitgevoerd om de kwaliteit van het wegennet op peil te houden. Tijdens de voorbereiding van de onderhoudsprojecten wordt gekeken of de geplande maatregelen voldoen of dat er lichtere of zwaardere maatregelen nodig zijn. Voor dit operationele wegenbeheerplan is het van belang dat de budgetten op hoofdlijnen toereikend zijn. Eventuele afwijkingen worden in de egalisatievoorziening opgevangen. In dit operationeel plan worden de wegen genoemd waar werkzaamheden plaatsvinden. Dit is echter indicatief, het kan gaan om de hele weg, maar ook om een (klein) deel van de weg.

De kosten die genoemd worden zijn gebaseerd op prijspeil 2011 en exclusief BTW en voorbereidingskosten (VAT).

Artikel 3.3 Samenhang met andere plannen

De onderhoudsplanung (zie Bijlage 2) is zodanig opgesteld dat rekening wordt gehouden met andere projecten en beleid van de gemeente en andere instanties. Waar mogelijk zijn soortgelijke projecten in dezelfde planperiode samengevoegd om een logische clustering van de werkzaamheden te krijgen.

Ook wordt rekening gehouden met geplande werkzaamheden aan kabels en leidingen. Hierop stellen wij onze planning bij. Hiermee wordt beoogd zo efficiënt mogelijk te kunnen werken en de overlast voor de burgers en bedrijven zo veel mogelijk te beperken. Uiteraard worden de onderhoudsprojecten, indien mogelijk, gecombineerd met werkzaamheden aan het riool en/of met verkeersveiligheidsmaatregelen. De kosten van deze plannen zijn niet in dit wegenbeheerplan opgenomen. Ook wordt bij toekomstige uitbreidingsplannen getracht de maatregelen en de planning af te stemmen op de bouwwerkzaamheden. Doordat de gemeente bij uitbreidingsplannen vaak afhankelijk is van externe partijen is het echter niet altijd exact te voorspellen wanneer het juiste moment is om de onderhoudsmaatregelen uit te voeren. Eventuele afwijkingen moeten binnen de egalisatievoorziening opgevangen worden.

Hoofdstuk 4 Financiële dekking

In het wegenbeheerplan dat in oktober 2004 door Arcadis is opgesteld is een globale berekening gemaakt voor de benodigde financiële middelen. Er is in dat rapport een onderscheid gemaakt tussen regulier onderhoud en achterstallige reconstructies. In het kader van de artikel 12 status van de gemeente Neder-Betuwe waren deze gegevens noodzakelijk om te komen tot een juiste budgettering voor het onderdeel wegen. Medio 2008 waren de achterstallige reconstructies, zoals die genoemd zijn in het rapport uit 2004, bijna afgerond. Naar aanleiding van de globale visuele inspecties in 2007 is een beheerrapport opgesteld. In dit rapport wordt voorgesteld om het in 2004 vastgestelde benodigde budget te verhogen in verband met areaaltoename en kostenstijgingen. Ook in dit voorliggende beheerrapport zal gekeken worden of het benodigde budget aangepast moet worden.

Artikel 4.1 Gedeputeerde Staten van Gelderland

Het wegenonderhoud heeft een grote impact gehad binnen de artikel 12-periode. Achterstanden moesten worden gesaneerd. Aan de andere kant moest het structurele budget onder dat regime op een minimale noodzakelijk peil worden gebracht. In dit kader verwacht Gedeputeerde Staten van Gelderland dat de minimaal noodzakelijke budgetten tijdig worden onderbouwd met een (bijgesteld) beheerplan. Tevens mag bijsturing niet opnieuw leiden tot achterstallig onderhoud en dient daarbij verschuiving van de lasten naar de toekomst te worden voorkomen. Volgens Gedeputeerde Staten van Gelderland dienen de structurele onderhoudsbudgetten in de begroting aan te sluiten op de vastgestelde onderhoudsbeheerplannen. Het leggen van een directe verbinding tussen de vastgestelde beheerplannen en de concreet in de (meerjaren)begroting opgenomen onderhoudsramingen geeft inzicht in het realiteitsgehalte van de begroting. De Gedeputeerde Staten van Gelderland spreekt zich niet uit over het kwaliteitsniveau wat de gemeente adequaat acht voor de openbare ruimte. Wel zijn zij van opvatting dat met name bij de wegen sprake zou moeten zijn van een ondergrens die dient te waarborgen dat achterstallig onderhoud en daarmee kapitaalsvernietiging wordt voorkomen.

Naar aanleiding van de inspectie uit 2004 controleert de toezichthouder van de provincie of bijsturing niet opnieuw kan leiden tot achterstallig onderhoud.

Artikel 4.2 Budget regulier onderhoud verhardingen

4.2.1 In 2007 was in totaal 1.527.146 m² wegverharding in beheer bij de gemeente Neder-Betuwe. In 2010 is dit toegenomen naar 1.558.707 m². Dit is een stijging van 31.561 m² of 2,07% over 3 jaar. In het beheersysteem dat de gemeente Neder-Betuwe hanteert staan alle wegvakonderdelen en hun eigenschappen opgenomen in een database. Deze gegevens zijn sinds 2006 grafisch gekoppeld aan een vlak in de basiskaart (topografische kaart). Door de koppeling met de basiskaart is van alle wegvakken een vrij exacte oppervlakmeting mogelijk. Wegen worden pas gedetailleerd in het beheersysteem opgenomen zodra ze op de basiskaart ingemeten zijn. Dit betekent dat een weg vaak 1 tot 2 jaar oud is als hij gedetailleerd in het systeem opgenomen wordt.

4.2.2 Door de stijging van de olieprijsen zijn de kosten van PVC en asfalt sterker gestegen dan de inflatie. In totaal zijn de kosten van asfaltverhardingen sinds 2007 14,29% gestegen volgens de Prijsindexcijfers grond-, weg- en waterbouw (GWW) van het CBS. De kosten van de open verhardingen zijn met 8,54% gestegen.

Tabel 1 prijsindexcijfers GWW van het CBS (2000 = 100)

Soort verharding	01-2000	01-2004	07-2007	07-2010
Wegen met open verharding	100	112	117	127
Wegen met gesloten verharding	100	100	126	144

4.2.3 Om het benodigd budget te bepalen moet het budget uit 2007 eerst vermenigvuldigd worden met de areaaltoename van 2,07%. Op basis van deze areaaltoename is een budget nodig van € 832.498,-. Daarna moeten de hoeveelheden open- en gesloten- verharding met de respectievelijke prijsstijgingen vermenigvuldigd worden. In Tabel 2 is de berekening weergegeven.

Tabel 2 Berekening benodigd budget

	Gesloten verharding	Open verharding	Totaal
Aandeel	58,75%	41,25%	100%
Budget 2007	€ 489.093,-	€ 343.405,-	€ 832.498,-
Prijsstijging	14,29%	8,54%	-
Budget 2011	€ 558.984,-	€ 372.732	€ 931.716,-

In totaal is dus een bedrag van € 931.716,- nodig om de wegen te onderhouden op het kwaliteitsniveau (niveau R, basis) zoals in 2004 voorzien is.

- 4.2.4 Om in de toekomst grote stijgingen van het benodigde budget te voorkomen is het wenselijk om voor de komende periode een inschatting te maken van de benodigde budgetten. Kostenstijgingen zijn uiteraard moeilijk te voorspellen, wel kan gesteld worden dat een areaaltoename van 1% per jaar een normale situatie is. In het rapport van 2007 wordt voorgesteld om het budget jaarlijks met 5% te laten stijgen. Gezien de ontwikkeling in de afgelopen jaren (2004-2010) lijkt dit een aannemelijke inschatting.
- 4.2.5 Uit de inspectie is gebleken dat de gemiddelde kwaliteit van elementen- en betonverhardingen vrijwel gelijk is gebleven, terwijl er duidelijk sprake is van een forse vooruitgang in kwaliteit van de asfaltverhardingen. Vooral de kwaliteit van de schadebeelden rafeling, scheurvorming en randschade is beter geworden. De verbetering van de kwaliteit van de asfaltverhardingen is deels te verklaren door de werkzaamheden die in de periode 2007-2008 onderdeel uitmaakten van het investeringsprogramma om het achterstallig onderhoud tegen te gaan. Op het moment van de globale visuele inspectie in oktober 2007 waren deze onderhoudswerkzaamheden ongeveer voor de helft afgerond. Tijdens de inspectie van 2010 was nagenoeg het gehele onderhoudsprogramma gereed. In 2004 is uitgegaan van 75% van een theoretisch benodigd bedrag. Dit bedrag is berekend op basis van globale kenmerken van het wegennet. De berekening ging uit van een gezond wegennet en nam geen inspectieresultaten in beschouwing. In dit wegenbeheerplan is bekeken of dit percentage bijgesteld moet worden. De ervaring van de afgelopen planperiode leert ons dat dit niet het geval is.

Artikel 4.3 Egalisatievoorziening wegbeheer

- 4.3.1 Op basis van de werkbegroting 2011-2015, het verhoogd benodigd budget (€ 931.716,-) en de stand van de egalisatievoorziening is een financiële planning opgesteld voor de komende periode t/m 2015 (zie Tabel 3). Bij dit overzicht is voor de toevoeging aan de voorziening in 2011 het bedrag aangenomen dat reeds in de begroting was opgenomen.

Tabel 3 Gewenste financiële planning en verloop van de egalisatievoorziening

	2011	2012	2013	2014	2015
Regulier groot onderhoud	€ 1.118.056	€ 648.447	€ 642.026	€ 557.282	€ 540.995
Gecombineerd klein onderhoud	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763
onvoorzien (ad hoc reparaties)	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409
Restant 2010	€ 195.300				
Totale uitgave	€ 1.406.528	€ 741.619	€ 735.198	€ 650.454	€ 634.167
Stand voorziening voorgaand jaar	€ 1.021.860	€ 229.585	€ 419.682	€ 616.200	€ 897.462
Toevoeging voorziening	€ 614.253	€ 931.716	€ 931.716	€ 931.716	€ 931.716
Stand voorziening	€ 229.585	€ 419.682	€ 616.200	€ 897.462	€ 1.195.011

Het verloop van de voorziening doet vermoeden dat er in de toekomst minder kan worden toegevoegd aan het fonds. Dit geeft echter een verkeerd beeld van de werkelijkheid, daar in de toekomst weer jaren voorkomen waarbij het regulier groot onderhoud veel hoger is dan de jaarlijkse storting in de voorzieningen. Aan de hand van de inspecties over twee of drie jaar moet deze financiële planning weer worden bijgesteld, waarbij het verloop van de voorzieningen waarschijnlijk niet zulk een positief beeld laat zien.

- 4.3.2 Gezien de huidige financiële situatie kan er worden gekozen om een minimale buffer op te bouwen voor toekomstige grote uitgaven. Dit betekent dat voor de komende planperiode 2011-2015 kan worden volstaan met een storting zoals begroot overeenkomstig de gemeentelijke begroting. Hierbij moet wel worden gerealiseerd dat in de volgende planperiode 2016-2020 de toevoeging aan de voorziening omhoog moet om een buffer op te bouwen voor toekomstige grote uitgaven. Het risico bestaat dat door het aanpassen van de gewenste toevoeging aan de voorziening het budget voor het onderhoud van de wegen in de nabije toekomst ontoereikend is en zal lijden tot achterstallig onderhoud. Medio 2012 zal er weer een visuele weginspectie worden uitgevoerd om te bepalen of de kwaliteit van de wegen niet terug loopt en of er in de komende jaren genoeg budget beschikbaar is voor het toekomstige onderhoud. Rekening houdend met de huidige financiële situatie is er voor de periode 2011-2015 een aangepaste financiële planning opgesteld volgens de gemeentelijke begroting met de daarbij behorende stand van de egalisatievoorziening, zie Tabel 4.

Tabel 4 Financiële planning en verloop van de egalisatievoorziening volgens gemeentelijke begroting

	2011	2012	2013	2014	2015
Regulier groot onderhoud	€ 1.118.056	€ 648.447	€ 642.026	€ 557.282	€ 540.995
Gecombineerd klein onderhoud	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763	€ 40.763
onvoorzien (ad hoc reparaties)	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409	€ 52.409
Restant 2010	€ 195.300				
Totale uitgave	€ 1.406.528	€ 741.619	€ 735.198	€ 650.454	€ 634.167
Stand voorziening voorgaand jaar	€ 1.021.860	€ 229.585	€ 287.219	€ 201.274	€ 200.073
Toevoeging voorziening	€ 614.253	€ 799.253	€ 649.253	€ 649.253	€ 649.253
Stand voorziening	€ 229.585	€ 287.219	€ 201.274	€ 200.073	€ 215.159

Artikel 4.4 Doorkijk tot 2035

4.4.1 In Tabel 5 is de geprognostiseerde gewenste financiële planning af te lezen.

Tabel 5 Geprognostiseerde "gewenste" financiële planning

Jaartal	Totale uitgave	Stand voorziening voorgaand jaar	Toevoeging voorziening	Stand voorziening bij "gewenste" financiële planning
2011	€ 1.406.528	€ 1.021.860	€ 614.253	€ 229.585
2012	€ 741.619	€ 229.585	€ 931.716	€ 419.682
2013	€ 735.198	€ 419.682	€ 931.716	€ 616.200
2014	€ 650.454	€ 616.200	€ 931.716	€ 897.462
2015	€ 634.167	€ 897.462	€ 931.716	€ 1.195.011
2016	€ 800.835	€ 1.195.011	€ 931.716	€ 1.325.892
2017	€ 1.529.194	€ 1.325.892	€ 931.716	€ 728.414
2018	€ 662.745	€ 728.414	€ 931.716	€ 997.385
2019	€ 703.467	€ 997.385	€ 931.716	€ 1.225.634
2020	€ 1.865.574	€ 1.225.634	€ 931.716	€ 291.776
2021	€ 769.985	€ 291.776	€ 931.716	€ 453.507
2022	€ 1.006.426	€ 453.507	€ 931.716	€ 378.797
2023	€ 701.659	€ 378.797	€ 931.716	€ 608.854
2024	€ 780.790	€ 608.854	€ 931.716	€ 759.780
2025	€ 990.538	€ 759.780	€ 931.716	€ 700.958
2026	€ 652.882	€ 700.958	€ 931.716	€ 979.792
2027	€ 1.265.484	€ 979.792	€ 931.716	€ 646.024
2028	€ 773.429	€ 646.024	€ 931.716	€ 804.311
2029	€ 687.780	€ 804.311	€ 931.716	€ 1.048.247
2030	€ 1.213.865	€ 1.048.247	€ 931.716	€ 766.098
2031	€ 662.509	€ 766.098	€ 931.716	€ 1.035.305
2032	€ 1.717.739	€ 1.035.305	€ 931.716	€ 249.282
2033	€ 624.745	€ 249.282	€ 931.716	€ 556.253
2034	€ 778.967	€ 556.253	€ 931.716	€ 709.002
2035	€ 1.110.135	€ 709.002	€ 931.716	€ 530.583

Uit de geprognostiseerde planning blijkt dat bij een jaarlijkse toevoeging aan de voorziening van het gewenste budget van € 931.716,= de voorziening boven de ondergrens van € 200.000,= blijft.

4.4.2 In Tabel 6 is de geprognostiseerde financiële planning volgens de gemeentelijke begroting af te lezen, hierin is de structurele bezuiniging van € 150.000,= per jaar reeds verwerkt.

Tabel 6 Geprognoteerde financiële planning volgens gemeentelijke begroting

Jaartal	Totale uitgave	Stand voorziening voorgaand jaar	Toevoeging voorziening	Stand voorziening bij "gewenste" financiële planning
2011	€ 1.406.528	€ 1.021.860	€ 614.253	€ 229.585
2012	€ 741.619	€ 229.585	€ 799.253	€ 287.219
2013	€ 735.198	€ 287.219	€ 649.253	€ 201.274
2014	€ 650.454	€ 201.274	€ 649.253	€ 200.073
2015	€ 634.167	€ 200.073	€ 649.253	€ 215.159
2016	€ 800.835	€ 215.159	€ 649.253	€ 63.577*
2017	€ 1.529.194	€ 63.577	€ 649.253	-€ 816.364*
2018	€ 662.745	-€ 816.364	€ 649.253	-€ 829.856*
2019	€ 703.467	-€ 829.856	€ 649.253	-€ 884.070*
2020	€ 1.865.574	-€ 884.070	€ 649.253	-€ 2.100.391*
2021	€ 769.985	-€ 2.100.391	€ 649.253	-€ 2.221.123*
2022	€ 1.006.426	-€ 2.221.123	€ 649.253	-€ 2.578.296*
2023	€ 701.659	-€ 2.578.296	€ 649.253	-€ 2.630.702*
2024	€ 780.790	-€ 2.630.702	€ 649.253	-€ 2.762.239*
2025	€ 990.538	-€ 2.762.239	€ 649.253	-€ 3.103.524*
2026	€ 652.882	-€ 3.103.524	€ 649.253	-€ 3.107.153*
2027	€ 1.265.484	-€ 3.107.153	€ 649.253	-€ 3.723.384*
2028	€ 773.429	-€ 3.723.384	€ 649.253	-€ 3.847.560*
2029	€ 687.780	-€ 3.847.560	€ 649.253	-€ 3.886.087*
2030	€ 1.213.865	-€ 3.886.087	€ 649.253	-€ 4.450.699*
2031	€ 662.509	-€ 4.450.699	€ 649.253	-€ 4.463.955*
2032	€ 1.717.739	-€ 4.463.955	€ 649.253	-€ 5.532.441*
2033	€ 624.745	-€ 5.532.441	€ 649.253	-€ 5.507.933*
2034	€ 778.967	-€ 5.507.933	€ 649.253	-€ 5.637.647*
2035	€ 1.110.135	-€ 5.637.647	€ 649.253	-€ 6.098.529*

* opm: voorziening onder de grens van € 200.000,=

Uit de geprognoteerde planning blijkt dat de toevoeging aan de voorziening begroot overeenkomstig de gemeentelijke begroting het budget van de voorziening in 2016 onder de ondergrens van € 200.000,= zakt.

- 4.4.3 In Tabel 7 is de geprognoteerde financiële planning met een minimale toevoeging aan de voorziening af te lezen. Hierbij wordt geaccepteerd dat de voorziening onder de grens van € 200.000,= daalt. In deze tabel zijn de uitgaven anders gerangschikt. Uitgangspunt hier is dat de activiteiten gelijkmatiger in de jaren worden uitgevoerd. Daarom wijken de cijfers in jaren van elkaar af maar in totaal blijven ze gelijk. Het voordeel is dat de belasting voor de organisatie evenwichtiger is. Dit in afwijking van tabel 5 en 6 waar de totale uitgave volgens de beheerssystematiek als uitgangspunt is genomen.

Tabel 7 Geprognotiseerde financiële planning met minimale voorziening

Jaartal	Totale uitgave	Stand voorziening voorgaand jaar	Toevoeging voorziening	Stand voorziening bij minimale toevoeging aan de voorziening
2011	€ 1.406.528	€ 1.021.860	€ 614.253	€ 229.585
2012	€ 741.619	€ 229.585	€ 910.000	€ 397.966
2013	€ 735.198	€ 397.966	€ 910.000	€ 572.768
2014	€ 650.454	€ 572.768	€ 910.000	€ 832.314
2015	€ 634.167	€ 832.314	€ 910.000	€ 1.108.147
2016	€ 800.835	€ 1.108.147	€ 910.000	€ 1.217.312
2017	€ 1.150.970	€ 1.217.312	€ 910.000	€ 976.342
2018	€ 1.040.970	€ 976.342	€ 910.000	€ 845.372
2019	€ 703.467	€ 845.372	€ 910.000	€ 1.051.905
2020	€ 1.372.780	€ 1.051.905	€ 910.000	€ 589.125
2021	€ 1.262.780	€ 589.125	€ 910.000	€ 236.345
2022	€ 1.006.426	€ 236.345	€ 910.000	€ 139.919*
2023	€ 701.659	€ 139.919	€ 910.000	€ 348.260
2024	€ 780.790	€ 348.260	€ 910.000	€ 477.470
2025	€ 990.538	€ 477.470	€ 910.000	€ 396.932
2026	€ 652.882	€ 396.932	€ 910.000	€ 654.050
2027	€ 1.074.457	€ 654.050	€ 910.000	€ 489.593
2028	€ 964.457	€ 489.593	€ 910.000	€ 435.136
2029	€ 687.780	€ 435.136	€ 910.000	€ 657.356
2030	€ 993.187	€ 657.356	€ 910.000	€ 574.169
2031	€ 883.187	€ 574.169	€ 910.000	€ 600.982
2032	€ 1.226.242	€ 600.982	€ 910.000	€ 284.740
2033	€ 1.116.242	€ 284.740	€ 910.000	€ 78.498*
2034	€ 778.967	€ 78.498	€ 910.000	€ 209.531
2035	€ 1.110.135	€ 209.531	€ 910.000	€ 9.396*

* opm: voorziening onder de grens van € 200.000,=

Uit de geprognotiseerde planning blijkt dat met een minimale toevoeging van € 910.000,= aan de voorziening het budget in 2022, 2033 en 2035 onder de ondergrens van € 200.000,= zakt.

Hoofdstuk 5 Aanbeveling

Artikel 5.1 Toevoeging

Het huidige wegenbeheerplan 2008-2013 geeft aan dat er € 815.615,= nodig is om de wegen te onderhouden op het niveau zoals afgesproken. In de begroting tot en met 2010 werd, exclusief de behaalde aanbestedings- en inkoopvoordelen, een budget van afgerond € 800.000 opgenomen. Om de wegen in de komende planperiode (2011-2015) te onderhouden op het niveau zoals in 2007 voorzien is, is een jaarlijkse toevoeging aan de voorziening van € 931.716,- nodig. Hierbij blijft de minimale buffer van € 200.000,= gewaarborgd.

In tabel 7 van dit plan zijn de uitgaven per jaar anders gerangschikt. Hierdoor kan de jaarlijkse toevoeging bijgesteld worden naar € 910.000,=. Het nadeel is echter dat stand van de voorziening een aantal maal door de ondergrens van € 200.000 zakt. De afgelopen jaren is er bij aanbestedingen voor het wegbeheer regelmatig een aanbestedingsvoordeel behaald. Daarom is er in 2011 het advies gegeven voor een bezuinigingsmaatregel. Vanaf 2013 is er een bezuiniging op het wegenbeheerplan van € 150.000,= per jaar in de begroting opgenomen. Hiermee zal de jaarlijkse toevoeging uitgaande van het minimaal benodigd budget van € 910.000,= aan de voorziening uitkomen op € 760.000,=.

Dit verschil verwachten we op te vangen met het behalen van aanbestedingsvoordelen in de komende jaren. Aanbeveling

Gezien de huidige financiële situatie waarin de gemeente zich bevindt bevelen we aan de jaarlijkse toevoeging t/m 2012 volgens de gemeentelijke begroting te houden en vanaf 2013 t/m 2015 jaarlijks € 760.000,= toe te voegen aan de voorziening. Dit betekent dat voor de jaren 2013 en later € 110.000,= jaarlijks extra budget nodig is.

Bij de hoogte van de jaarlijkse toevoeging is op voorhand al rekening gehouden met een verwacht aanbestedingsvoordeel van € 150.000,=.

Voorwaarde hierbij is dat wanneer het aanbestedingsvoordeel minder is dan verwacht het verschil wordt aangevuld vanuit de algemene middelen.

Deze toevoeging is nodig om te voorkomen dat in de toekomst de voorziening negatief uitvalt en kans op achterstallig onderhoud toeneemt. Uit het oogpunt van de artikel 12-periode moet het verschuiven van lasten naar de toekomst worden voorkomen.

Artikel 5.2 Aanbestedingsvoordeel

In de afgelopen jaren is het aanbestedingsvoordeel teruggevloeid in de algemene middelen. Dat aanbestedingen nu gunstig uitvallen is geen garantie voor de toekomst. De komende jaren zou het prijsniveau hoger kunnen uitvallen. Als de toevoeging aan de voorziening volgens de gemeentelijke begroting voor de periode 2011(€ 614.000,=), 2012 (€ 799.000,=) en voor de periode 2013-2015 van jaarlijks € 760.000 gestort wordt dan moeten de eventuele aanbestedingsvoordelen na 2012 binnen de voorziening wege blijven. Aanbeveling

Aanbevolen wordt aanbestedingsvoordelen vanaf 2013 in de voorziening wege te laten. Periodiek zal beoordeeld worden in hoeverre het verwachte voordeel gerealiseerd is.

Aldus besloten in de vergadering van 14-04-2011

Bijlage Bijlagen

Operationeel wegbeheerplan 2011-2015_Bijlage 1

Operationeel wegbeheerplan 2011-2015_Bijlage 2