

## Bundel van de Stukken B&W aan raad van 25 maart 2014

### 0 Brief Vervangingsplan verkeerslichten 2014 tot en met 2019

Brief Vervangingsplan verkeerslichten 2014 tot en met 2019

17219\_F2 bijlage 1 - Vervangingsplan

17219\_F2 bijlage 2 - Overzichtstekening

### 0 Brief Financiële foto 2014

Brief Financiële foto 2014

17220\_B2 bijlage 2 - Financiële Foto 2014

17220\_B2 bijlage 3 - Persbericht

POSTADRES  
Postbus 20  
7500 AA Enschede

BEZOEKADRES  
Hengelosestraat 51  
7514 AD ENSCHEDE

TELEFOON  
14 0 53

Aan de Gemeenteraad

DATUM BRIEF  
25 maart 2014

ONS KENMERK  
SO.....

BEHANDELD DOOR  
G. Spaan

UW BRIEF VAN  
-

UW KENMERK

DOORKIESNUMMER  
053- 4815535

ONDERWERP  
Vervangingsplan verkeerslichten 2014 tot en met 2019

Geachte leden van de Raad,

Het College heeft de afgelopen maanden een rapportage laten opstellen over het beheer en de vervanging van de verkeerslichten in Enschede. De rapportage is opgesteld om als College op een verantwoorde wijze invulling te kunnen geven aan het beheer van de verkeerslichten, met daarbij aandacht voor veiligheid, optimale afstemming op het verkeersaanbod en kosteneffectiviteit. Op basis van de rapportage is inzichtelijk gemaakt welke verkeerslichten in de komende jaren vervangen zouden moeten worden of verwijderd kunnen worden en hoeveel geld hiervoor nodig is. De volledige rapportage is voor u ter inzage gelegd bij de griffie en is desgewenst ook digitaal beschikbaar.

In deze brief schetsen wij de belangrijkste conclusies, te weten dat:

- het verantwoord wordt geacht om de vervangingstermijn te verlengen van gemiddeld 12 jaar naar gemiddeld 18 jaar, met een spreiding van plus of min 2 jaar (16-20 jaar);
- mede gelet op de langere vervangingstermijn het raadzaam is meer aandacht te besteden aan het met enige regelmaat controleren van de afstelling van de diverse verkeerslichten ("verkeerskundig onderhoud");
- het met het oog op leveranciers-onafhankelijkheid en regionale afstemming wenselijk is eenmalig een bedrag vanuit het vervangingsbudget te investeren in een verkeersmanagement-systeem, en

Het College heeft besloten deze conclusies over te nemen bij de invulling van het beheer en de vervanging van verkeerslichten.

### Verlengen vervangingstermijn

In het vervangingsplan is een diepgaande analyse gemaakt van het uitgevoerde beheer en onderhoud en het verloop van storingen aan verkeerslichten over de periode 2000 tot en met 2012. Uit deze analyse blijkt dat door verbeterde techniek en goed onderhoud in Enschede de levensduur van verkeerslichten kan worden opgerekt van gemiddeld 12 jaar naar 18 jaar (met een spreiding van plus of min 2 jaar; dus tussen 16 tot 20 jaar). Het oprekken van de technische levensduur geeft de mogelijkheid om de te vervangen verkeerslichten in de periode 2014 tot en met 2019 binnen het jaarlijks door de raad beschikbaar gestelde exploitatie- en vervangingsbudget te vervangen.

Het vervangingsplan verkeersregelinstallaties 2014-2019 vormt de **richtinggevende** basis voor de uitvoering over de jaren 2014 tot en met 2019. Bij de uitvoering zal jaarlijks worden gekeken wat de laatste stand van zaken is ten aanzien van de kwaliteit van de te vervangen installatie, wanneer deze vervangen dient te worden en of werkzaamheden redelijkerwijs gecombineerd kunnen worden met geplande civieltechnische (onderhouds) werkzaamheden (gefinancierd uit onder andere het programma MIW/MIR). De in het plan gehanteerde jaarplanning is daarom richtinggevend. De verkeerslichten die in de komende vijf jaar (2014 tot en met 2019) naar verwachting vervangen zullen worden, zijn aangegeven in onderstaande tabel:

Straat	Installatie Jaar	Leef- tijd in 2014	voorstel verv. jaar (en leeftijd)
Oldenzaalsestraat-Hoge Bothofstraat-Molenstraat	1998	16	2014 (16) * Opm. 1
Oldenzaalsestraat-De Klomp	1997	17	2014-2015 (17-18) * Opm. 2
Gronausestraat-Singels	2001	13	2016 (15)
van.Veenlaan-Weth. Beversstraat.	2001	13	2018 (17)
Burg. M van Veenlaan-Singels	2001	13	2019 (18)

Tabel: vervanging verkeerslichten 2014 t/m 2019:

*Opm. 1: De verkeerslichten bij de Oldenzaalsestraat-Molenstraat, Oldenzaalsestraat – van Lochemstraat en Oldenzaalsestraat – Hoge Bothofstraat worden thans door één gecombineerde grote verkeersregelinstallatie geregeld. Op basis van de resultaten van de proef met uitschakelen van de verkeerslichten in 2013 zullen de verkeerslichten bij de kruispunten Oldenzaalsestraat- Van Lochemstraat en Oldenzaalsestraat-Hoge Bothofstraat in het 2<sup>o</sup> kwartaal 2014 definitief worden verwijderd. De kruispunten hier zullen civieltechnisch worden aangepast. Het kruispunt Oldenzaalsestraat-Molenstraat blijft wel voorzien van verkeerslichten en de verkeersregelinstallatie zal hier in het 3<sup>o</sup> kwartaal 2014 worden vervangen.*

*Opm. 2: In de 2<sup>o</sup> helft 2014 zullen de verkeerslichten Oldenzaalsestraat – De Klomp na civiele aanpassingen eveneens definitief worden verwijderd. In het vervangingsplan is uitgegaan van het vervallen van de verkeerslichten hier. Wel zijn kosten geraamd voor het verwijderen van de armaturen en de benodigde civieltechnische aanpassingen.*

Voorafgaand aan het vervangen van een verkeersregelinstallatie wordt tevens onderzocht of de verkeerslichten eventueel definitief kunnen worden verwijderd.

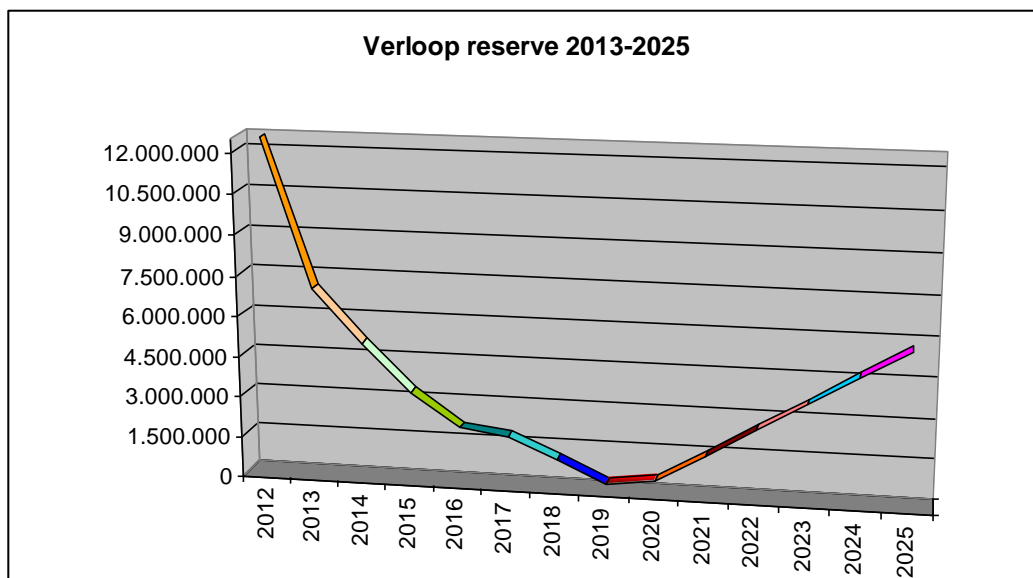
### Verkeerskundig onderhoud

Belangrijke voorwaarde – nu verkeerslichten langer op straat blijven staan- is dat in de komende jaren ook het **verkeerskundig** beheer en onderhoud van deze verkeerslichten op peil blijft, zodat de regelingen actueel blijven qua verkeersveiligheid en doorstroming. Binnen het vervangingsbudget is daarom een post gereserveerd van totaal € 27.000,- per jaar. Hiermee ondergaan gemiddeld circa 9 verkeersregelinstallaties per jaar een uitvoerige technische en verkeerskundige onderhoudsbeurt en wordt elk verkeersinstallatie om de 5 jaar geactualiseerd.

### Regionaal Verkeersmanagementsysteem:

Verkeersregelininstallaties dienen in toenemende mate geschikt te zijn voor toekomstige verkeersontwikkelingen, zoals (regionaal) verkeersmanagement. Om de doorstroming te optimaliseren wordt het gemotoriseerd verkeer steeds meer op zogenoemd "strengniveau" afgewikkeld in plaats van op kruispuntniveau. Ook kan bij calamiteiten of evenementen de (zwaardere) verkeersstromen beter afgewikkeld worden (op basis van regionale dynamisch verkeersmanagement regelscenario's).

Daarnaast levert dit centrale verkeersmanagementsysteem ook de benodigde informatie met betrekking tot storingen ten behoeve van de monitoring van de verkeerslichten. Het huidige systeem dat de gemeente in gebruik heeft is leverancier-gebonden; een nieuw systeem biedt meer technische mogelijkheden en geeft meer flexibiliteit omdat het leverancier-onafhankelijk is. Bovendien hebben andere gemeenten in Twente aangegeven met hetzelfde systeem te gaan werken wat ook de deur opent naar regionaal/provinciaal verkeersmanagementsysteem wordt aangesloten bij dit regionale initiatief om te komen tot één (boven)regionaal verkeersmanagementsysteem. Daarom is besloten om hiervoor binnen het vervangingsbudget 2014-2015 een eenmalige post te reserveren van € 200.000,- In de praktische uitvoering van het beheer en onderhoud van de verkeerslichten wordt overigens sinds enige tijd al samengewerkt met de gemeente Almelo.



Figuur: verloop reserve 2013-2025.

Hopende u hier voldoende mee te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,  
de Secretaris, de Burgemeester,

(M.J.M. Meijs)

(P.E.J. den Oudsten)

# Vervangingsplan Verkeersregelinstallaties 2014-2019

---

*Groen licht voor verkeerslichten*

*Gemeente Enschede*

*4maart 2014*

***Versie: Definitief***

*Auteurs:*

*G. Spaan (SO-Beleid)*

*K.van der Neut (SO-Ontwerp)*

*A. Renes (SO-Ontwerp)*



## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	5
Conclusies & Beleidsregels.....	7
Onderhoudsbeleid.....	7
Vervangingsbeleid .....	7
Toekomst.....	8
Definities en Afkortingen .....	9
Hoofdstuk 1: Inleiding .....	10
Inleiding.....	10
Opzet rapport .....	10
Achtergrond.....	11
Periode 2000-2005 .....	11
Periode 2006-Heden.....	12
Verloop aantal storingen periode 2000-2012 .....	13
Hoofdstuk 2: Huidige situatie en beleid .....	15
Huidige situatie.....	15
Inleiding .....	15
Storingen .....	15
Automaat.....	16
Armatuur/Lampen/Masten .....	16
Bekabeling .....	16
Monitoring en informatiesystemen .....	17
Kosten.....	17
Huidig vervangingsbeleid .....	17
Contract.....	18
Nieuwe ontwikkelingen.....	18
Hoofdstuk 3: Alternatieve criteria voor het vervangingsbeleid.....	19
Technische levensduur.....	19
Functionele levensduur .....	21
Economische levensduur.....	25
Kosten en Baten .....	25
Afschrijvingen .....	25
Duurzame levensduur .....	26
Hoofdstuk 4: Checklist en Vervangingsplan .....	27

Resultaten .....	27
Toelichting .....	28
Planning tot 2020 .....	28
Voorgestelde planning .....	28
Vervangingen vanaf 2020 .....	29
Hoofdstuk 5: Financieel overzicht .....	31
Budgetten; .....	31
Kosten .....	32
Scenario 1: Huidig Beleid .....	32
Scenario 2: Voorgesteld Beleid .....	37
Conclusie .....	41
Risico's voor verkeersveiligheid en de doorstroming .....	42
Bijlage 1: Checklist .....	43
De Categorieën: .....	43
Leeftijd verkeersregelautomaat .....	43
Leeftijd buiteninstallatie .....	43
Type verlichting .....	43
Soort lampbewaking .....	43
Type ontsluiting .....	43
Gewenste performance .....	43
Nulinspectie .....	43
Uniformiteit Overig .....	44
Storingen kabelwerk .....	44
Verkeerskundig belang .....	44
Overige redenen: .....	44
Bijlage 2: Ingevulde Checklist voor alle VRI's in Enschede .....	45
Totaaloverzicht .....	45
Rangschikking van de 10 meest verouderde VRI's van de gemeente Enschede .....	49
Bijlage 3: Overzicht van de geregelde kruisingen .....	50

## Samenvatting

Vanaf 2000 is de technische staat van de verkeerslichten (verder VRI's genoemd) in de gemeente Enschede duidelijk verbeterd, onder andere door een grootschalige vervanging in de jaren 2000-2002 in het kader van het Utopia Spot project. Het aantal storingen aan de VRI's is in de afgelopen jaren bijna gehalveerd. De laatste 8 jaar is het onderhoud en de vervanging door middel van een raamcontract uitgevoerd door VRI-fabrikant Peek. Zij zijn leverancier van vrijwel alle VRI's in Enschede. Dit heeft onder andere geleid tot een betere monitoring maar ook tot een daling van het aantal storingen. In deze periode is veel achterstallig onderhoud uitgevoerd. Goed onderhoud loont zich dus!

Onder het raamcontract van Peek zijn ook met grote regelmaat VRI's vervangen. Hierdoor staat er een relatief jong arsenaal op straat. Eind 2011 was de gemiddelde leeftijd van alle VRI's samen 6,32 jaar.

Het huidige beleid is dat een VRI na gemiddeld 12 jaar wordt vervangen. Bij een vervanging wordt in ieder geval de verkeersautomaat vervangen. Buitenwerk, zoals masten, kabels en armaturen gaan gemiddeld 30 jaar mee. De vraag is of de gemiddelde leeftijdsgrens van 12 jaar een goed criterium is? Zijn er geen anderen en betere criteria? En zou een VRI niet langer dan gemiddeld 12 jaar mee kunnen gaan? Om een antwoord op deze vragen te geven, is in kaart gebracht welke argumenten er meespelen om een VRI te vervangen. Deze zijn onderverdeeld in technische, functionele, economische en duurzame argumenten. Dit levert een lijst met mogelijke criteria op en aan de hand hiervan is een checklist opgesteld waarop de huidige VRI's zijn geanalyseerd. Hieruit blijkt dat veel van de VRI's technisch en functioneel in goede staat zijn en voldoen aan de gestelde eisen. Mede in het licht van de bezuinigingen is behoefte aan een goed beeld van de hoeveelheid middelen die voor een adequaat beheer van de VRI's noodzakelijk is.

De uitkomst van deze analyse legt een basis voor het beleidsadvies om de levensduur van een VRI te verlengen. Op basis van het onderzoek wordt nu geadviseerd om een VRI gemiddeld na 18 jaar (met een spreiding van circa 2 jaar) te gaan vervangen in plaats van 12 jaar. Belangrijk hierbij is dat:

1. het onderhoud op een goed niveau blijft
2. de ontwikkelde checklist gebruikt wordt en zo nodig ook wordt aangepast voor toekomstige eisen.
3. wordt gezien of een verkeersregelinstallatie ook verkeerskundig nog steeds gewenst en noodzakelijk is.

Om een beeld te geven van de financiële gevolgen van het voorgestelde beleid zijn er in deze nota twee scenario's vergeleken. Het eerste scenario is het huidige beleid met vervangingen gemiddeld om de 12 jaar en het tweede scenario is het voorgestelde beleid met vervangingen gemiddeld om de 18 jaar. Het huidige beleid geeft per direct oplopende financiële tekorten. Het voorgestelde beleid geeft de mogelijkheid om tot 2020 binnen het beschikbare vervangingsbudget te blijven. In de periode 2020-2025 gaan daarna ook de verwachte tekorten hard oplopen. Cumulatief betekent dat in 2025 dat er een tekort van boven de 3,5 miljoen euro ontstaat, waardoor minimaal in de periode van 2020 tot en met 2025 ruim € 500.000 extra budget nodig. Hierbij is al uitgegaan van enige

spreiding/uitstel van vri's in deze periode. Een nieuw op te stellen vervangingsplan in 2019 voor de periode 2020-2030 kan hierover meer duidelijkheid en informatie verschaffen

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een voorstel van een vervangingsplan voor de periode tot 2020 (zie tabel 1). In het voorstel dat er ligt is niet het spreiden van de vervangingen over de jaren meegenomen. Dit betekent dat er na 2020 relatief veel VRI's vervangen dienen te worden. In deze planning is -voor zover bekend- rekening gehouden met de uit te voeren MIW-MIR civieltechnische werkzaamheden. Een verdere afstemming in de komende jaren is gewenst en noodzakelijk. Tevens is onderzocht waar verkeerslichten in de komende periode definitief kunnen worden verwijderd, na aanpassing van het betreffende kruispunt. Dit is meegenomen in onderstaande tabel.

nr	xp	Straat	Type	Install Jaar	Leeftijd In 2014	Voorstel vervangings- jaar (en leeftijd)
1	75 (95)	Auke Vleerstr- Transportcentrum	EC1	2001	13	In najaar 2013 (opm 1)
2	42+43	Oldenz-Hg Bothof-Molenstr	EC1	1998	16	2014 (16) (opm 2)
3	40	Oldenzaalsestraat-De Klomp	EC1	1997	17	2014 (17) (opm 3)
4	14	Gronausestraat-Singels	EC1	2001	13	2016 (15)
5	24	Burg. Veenlaan-Weth. Bev.	EC1	2001	13	2018 (17)
6	13	Burg.v. VeenIn-Singels	EC1	2001	13	2019 (18)
7	27	Haaksbergstr-Usselerrondweg	EC1	2002	12	2020 (18)
8	54	Gronausestraat-Miro	EC1	2002	12	2020 (18)
9	37	Westerval-Parkweg	EC1	2001	13	2020 (19)

**Tabel 1 Planning tot en met 2020**

*Opm 1: VRI is in najaar 2014 vervangen in het kader van de reconstructie Auke Vleerstraat*

*Opm 2: De verkeerslichten bij de Oldenzaalsestraat – van Lochemstraat en Oldenzaalsestraat – Hoge Bothofstraat zullen in 2014 definitief worden verwijderd waarbij deze kruispunten civieltechnisch zullen worden aangepast. Het kruispunt Oldenzaalsestraat-Molenstraat blijft wel voorzien van verkeerslichten.*

*Opm 3: In 2014 zullen ook de verkeerslichten Oldenzaalsestraat – De Klomp na civiele aanpassingen definitief worden verwijderd. In het vervangingsplan is uitgegaan van het vervallen van de vri hier. Wel zijn kosten geraamd voor het verwijderen van de armaturen en de benodigde civieltechnische aanpassingen.*

*Op de overige kruispunten van bovenstaande lijst zijn de verkeersintensiteiten zo hoog dat verwijdering van de verkeerslichten geen optie is, tenzij er sprake is van een zeer grootschalige reconstructie (bijv. aanleg rotondes, e.d.) of een drastische verlaging van de verkeersintensiteiten.*

Op dit moment zijn er verkennende gesprekken met omliggende gemeenten om verder te gaan samenwerken met (regionaal) verkeersmanagement. Ook worden er gesprekken gevoerd met omliggende gemeenten voor het gezamenlijk aanbesteden van het onderhoud en de vervanging van de VRI's. Om mee te kunnen doen aan het (regionaal) verkeersmanagement is er nog een inhaalslag nodig van het VRI- beheersysteem. Het huidige verouderde beheersysteem CCS2 moet dan vervangen worden door een modern fabrikant onafhankelijk systeem. Ook de verkeersautomaten moeten hiervoor worden aangepast. De verwachte investeringsbijdrage is circa € 200.000. Het voorstel is om in 2014-2015 een gedeelte van het VRI vervangingsbudget hiervoor te gebruiken.

## Conclusies & Beleidsregels

### Onderhoudsbeleid

**Conclusie:** Het technische onderhoud is de afgelopen 8 jaar sterk verbeterd. Dit heeft geresulteerd in minder storingen. Dit betekent een betere verkeersafwikkeling en een hogere verkeersveiligheid. Dus een stabielere situatie. Goed onderhoud betaalt zich dus uit. Verbetering in de verkeersafwikkeling kan nog worden bereikt door ook het functioneel verkeerskundig onderhoud beter te structureren. Verder ontbreken het thans aan goede **onafhankelijke** technische (nul)inspecties van de VRI's.

**Beleidsregel 1:** *Voor de toekomst het functioneel verkeerskundig onderhoud structureel verbeteren. Onder functioneel verkeerskundig onderhoud wordt verstaan, dat de functionele werking van een verkeersregeling wordt geëvalueerd. Een vervangen VRI wordt voor een periode van gemiddeld 18 jaar geplaatst. In die 18 jaar kunnen de verkeersstromen op een kruising wijzigen. Hierdoor zijn de instellingen niet meer actueel en wordt het verkeer niet goed afgewikkeld<sup>1</sup>. Door om de 5 jaar een kruising functioneel verkeerskundig te evalueren, worden de instellingen aangepast aan de actuele verkeerssituatie. Dit levert een betere afwikkeling van het verkeer op en een verkeersveiligere kruispunt.*

**Beleidsregel 2:** *Het uitvoeren van nulinspecties bij VRI's. Door het uitvoeren van een goede nulinspectie komen gebreken naar boven. Een nulinspectie geeft aan wat de huidige staat is en wat de verwachte levensduur van het huidige systeem is. Nulinspecties zijn wettelijk verplicht volgens NEN 3840 en moeten door een onafhankelijk bedrijf worden uitgevoerd. Eind 2013 is er een partij gevonden om deze nulinspecties uit te voeren en ze zijn hier inmiddels mee begonnen.*

### Vervangingsbeleid

**Conclusie:** Bij goed onderhoud kan een VRI gemiddeld 18 jaar mee gaan (met een spreiding van circa 2 jaar). De huidige gehanteerde gemiddelde leeftijdsgrens van 12 jaar is daarom geen goede grens meer om een VRI te vervangen. Belangrijk is daarbij ook om te kijken of er andere criteria zijn die aanleiding geven om een VRI te vervangen. In de bijlage 1 van deze nota is hiervoor een checklist gemaakt. Op basis hiervan is een nieuw vervangingsplan voorgesteld.

**Beleidsregel 3:** *Loslaten van de huidige gehanteerde gemiddelde leeftijdsgrens van 12 jaar en thans uitgaan van **gemiddeld 18 jaar** (met een spreiding van circa 2 jaar) en daarbij gebruik maken van de checklist om een definitief vervangingsschema te maken. In de toekomst kunnen criteria worden toegevoegd en of worden aanpassen en/of verwijderd om deze checklist relevant te houden.*

**Conclusie:** Het spreiden van de vervangingen over de jaren is waar mogelijk wenselijk. Dit zorgt voor minder grote schommelingen in het benodigde budget en een evenwichtige werkbelasting.

**Beleidsregel 4:** *In de voorgestelde planning is te zien dat voor de periode tot 2020 slechts enkele VRI's per jaar worden vervangen terwijl er na 2020 gemiddeld 5 vri's per jaar vervangen dienen te worden. Het advies is dan ook om - waar mogelijk- te werken met spreiding van vri's en budgetreserveringen. Daarnaast dient de vri-planning nog afgestemd te worden met de civieltechnische plannen (MIW/MIR) in Enschede.*

---

<sup>1</sup> <http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/nieuws/miljoenen-te-winnen-met-verkeerslichten-in.9012386.lynkx>

## Toekomst.

**Conclusie:** De huidige onderhoudsstatus van de verkeerslichten is goed. Het beheersysteem CCS2 voldoet echter niet meer aan de hedendaagse eisen. Het CCS2 is te beperkt in functionaliteit en is gebonden aan één leverancier, waardoor uitbreiding met systemen van andere leveranciers niet mogelijk is.

***Beleidsregel 5:** Een deel van het budget voor vervangingen te gebruiken voor een eenmalige investering in een nieuw (regionaal)beheer en verkeersmanagementsysteem. Dit systeem maakt het mogelijk om regelscenario's automatisch in te schakelen. Daarnaast opent de keuze voor een leverancier onafhankelijk systeem de deur naar regionale samenwerking.*

## Definities en Afkortingen

VRI:	Verkeersregelinstantie
Essent (Essent Lighting):	Beheer- Onderhoudspartij
Peek (Peek Traffic):	Hoofdaannemer van het onderhouds- en vervangingscontract. (Nieuwe naam: Imtech Traffic & Infra). Huidige naam is Imtech.
Utopia-Spot:	Een verkeersafhankelijke netwerkregeling
CCS2:	Management en beheersysteem (technisch)
Van Gelder:	Onderaannemer van het onderhoudscontract
KWC (Kwaliteitscentrale):	Management en beheersysteem (verkeerskundig)
KAR (Korteaafstandsradio):	Is een radiosignaal waarmee bussen en hulpverleningsvoertuigen een aanvraag doen bij een verkeerslicht.
VIP:	Systeem waarmee actuele reistijden tussen VRI's worden gemeten
Enschede:	Gemeente Enschede
AD580:	Type verkeersregelautomaat
EC-2 (Eurocontroller 2):	Type verkeersregelautomaat
XPxx:	Codering voor een uniek kruispunt in Enschede (zie bijlage 3 voor een overzicht)
MDSL:	Ontsluiting van een verkeersregelautomaat
GPRS/UMTS:	Draadloze ontsluiting van een verkeersregelautomaat
DRIP (Dynamisch Route Informatie Paneel):	Paneel waarop actuele reistijden worden getoond
Imflow:	Netwerkoptimalisatie van een aantal verkeerslichten.
Aanrijtijd	Is de tijdsduur waarbinnen de onderhoudspartij op de locatie van een storing is
Hersteltijd:	Is de tijdsduur waarbinnen een storing verholpen is.

# Hoofdstuk 1: Inleiding

## Inleiding

Het doel van deze rapportage is om te komen tot een goed beargumenteerd vervangingsplan voor de VRI's (verkeersregelininstallaties) in de gemeente Enschede. Dit plan moet gelden voor de periode 2014 tot en met 2019.

Het huidige beleid is dat een VRI gemiddeld om de 12 jaar vervangen wordt (met een spreiding van circa 2 jaar). De vraag is of leeftijd alleen het juiste criterium is? In deze rapportage worden alternatieve en/of aanvullende criteria beschreven. Daarnaast wordt ook de verkeerskundige noodzaak van een VRI opnieuw getoetst.

Waar nodig is door middel van een proefonderzoek bij enkele verkeersregelininstallaties met een laag of gewijzigd verkeersaanbod onderzocht of vervanging van de vri noodzakelijk is of dat andere maatregelen mogelijk zijn (bijvoorbeeld kruispuntreconstructie en/of beperken afslagmogelijkheden, e.d.)

In deze rapportage wordt kort de geschiedenis van het vervangingsbeleid geëvalueerd. Het gaat om de periode van de afgelopen 10 jaar (2002-2012). Wat is er in de praktijk veranderd? Welke lessen zijn hieruit te destilleren? Zijn we klaar voor de toekomst?

Een sterk verwant thema aan vervanging van de VRI's is het onderhoud. Vervanging is eigenlijk groot onderhoud aan een VRI. Een goed onderhouden VRI resulteert normaal gesproken in minder storingen. Belangrijk is dus om een beeld te geven van de onderhoudspraktijk. Hoe wordt het onderhoud uitgevoerd? Hoeveel storingen zijn er aan de VRI's? Dit is over de periode 2002-2012 nader geanalyseerd.

## Opzet rapport

Het vervolg van hoofdstuk 1 beschrijft hoe het onderhoud en de vervanging van de VRI's is uitgevoerd in de laatste 10 jaar. Daarnaast staat er een analyse van het aantal storingen aan de VRI's over die periode.

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie in de gemeente Enschede beschreven. Het hoofdstuk geeft een overzicht van de huidige praktijk en het huidige beleid.

Hoofdstuk 3 gaat meer in detail in op de verschillende criteria voor vervanging. Onderscheid is gemaakt tussen technische, functionele, economische en duurzame criteria.

In hoofdstuk 4 zijn de criteria gebruikt voor het maken van de checklist. Aan de hand van deze checklist is een vervangingsplan tot 2020 opgesteld.

In hoofdstuk 5 zijn de financiële consequenties van het voorgestelde vervangingsbeleid doorgerekend. Hierbij is een vergelijking gemaakt met de kosten van het handhaven van het huidige beleid.

De conclusies en aanbevelingen staan bij de samenvatting vermeld.

## Achtergrond.

### Periode 2000-2005

In de periode 2000-2005 werd het onderhoud van de VRI's uitgevoerd door Essent Lighting. Essent verzorgde naast het onderhoud aan de verkeersregelinstallaties ook het onderhoud aan de parkeerinstallaties en de openbare verlichting. Het gaat hierbij om het reguliere onderhoud, maar ook het grote onderhoud, zoals vervangingen van de automaten en het buitenwerk.

De aanrijtijden<sup>2</sup> van Essent waren goed. De aanrijtijd is de tijdsduur waarbinnen Essent op de locatie van een storing is. Voor zowel binnen diensttijd als buiten diensttijd scoorde ze bijna 100 procent. De norm voor hersteltijden was dat in 90% van de gevallen het incident binnen een uur opgelost moest zijn. Alleen in het eerste jaar 2000 hebben ze deze norm volledig gehaald. De jaren daarna is deze 90% norm bijna gehaald. Op basis van de aanwezige data blijkt de gemiddelde score 88,7 procent te bedragen.

Bij vervangingen werden in die tijd vaak niet het buitenwerk (kabels) vervangen, maar alleen de automaat.

Elk jaar voerde Essent preventief onderhoud uit, hierbij werd voornamelijk het elektrotechnisch functioneren van de VRI gecontroleerd en niet het functioneel verkeerskundig onderhoud.

Ontwikkelingen die speelden in deze periode zijn:

- er is een start gemaakt met het vervangen van de halogeenlampen door leds.
- het digitaliseren van de revisietekeningen.
- Utopia-Spot is opgeleverd, met bijbehorende opstartproblemen. Verbeteren van de doorstroming en het terugbrengen van de milieuvervuiling.
- ingebruikname van een nieuw CCS-2 systeem (beheerssysteem VRI's, verkeersstellingen)

*Samengevat: Essent haalde veelal de gestelde doelen. In een aantal gevallen zijn storingen en werkzaamheden niet altijd adequaat opgepakt door Essent omdat de specifieke kennis over de nieuwe systemen in de organisatie (zoals t.a.v. Utopia-Spot, CCS-2) niet aanwezig was).*

---

<sup>2</sup> De aanrijtijden en hersteltijden komen uit de kwartaalpublicaties van Essent Lighting

## Periode 2006-2013

In 2005 is besloten om het onderhoud en de vervanging van de VRI's aan te besteden. Peek Traffic haalde dit raamcontract binnen.

Peek was in de jaren hiervoor ook al (als "huisleverancier") betrokken bij het onderhoud en het vervangen van de VRI's. In 2000-2002 waren zij betrokken bij de invoering van Utopia-Spot als leverancier van de automaten en bijbehorende software. In de beginjaren van het raamcontract is een inhaalslag gemaakt in verband met het achterstallig onderhoud.

Peek is hoofdaannemer en heeft Van Gelder aangesteld als onderaannemer. Van Gelder volgt de eerstelijns storingen op, inclusief het herstellen van het buitenwerk. Peek verzorgt de coördinatie, de systemen voor het beheer en volgt de tweedelijns storingen op. Er is hierdoor één duidelijk aanspreekpunt (bij Peek) voor alle klachten/storingen over en aan de VRI's. De precieze werkzaamheden staan beschreven in de bestekken voor deze aanbesteding.

Het jaar 2011 was een druk jaar voor wat betreft vervangingen. Er zijn in dat jaar totaal 11 automaten vervangen. In 2011 zijn 95% van de incidenten binnen de reactietijd uitgevoerd. In de afgelopen 8 jaar is het grote gros van de VRI's vervangen. In 2011 was de gemiddelde leeftijd van de verkeersautomaten 6,3 jaar (peiljaar2011).

Verdere ontwikkelingen in de periode 2011-2013 zijn:

- het opzetten van een kwaliteitscentrale (KWC) voor monitoring vri-gegevens.
- het invoeren van het KAR-systeem (prioriteitssysteem Openbaar Vervoer bussen).
- de introductie VIP (Reistijdinformatie via detectielussen)
- het invoeren van Imflow: Netwerkoptimalisatie voor de noordelijke Singels.

Eens in de 2 jaar wordt er preventief onderhoud uitgevoerd. Preventief onderhoud is vergelijkbaar met een grote beurt bij een auto. Het gaat hierbij om het schoonmaken van de automaat en armatuur, het doormeten van de lussen en het controleren van het technisch functioneren van de regeling. Het doel van dit preventief onderhoud is om toekomstige storingen vroegtijdig te voorkomen.

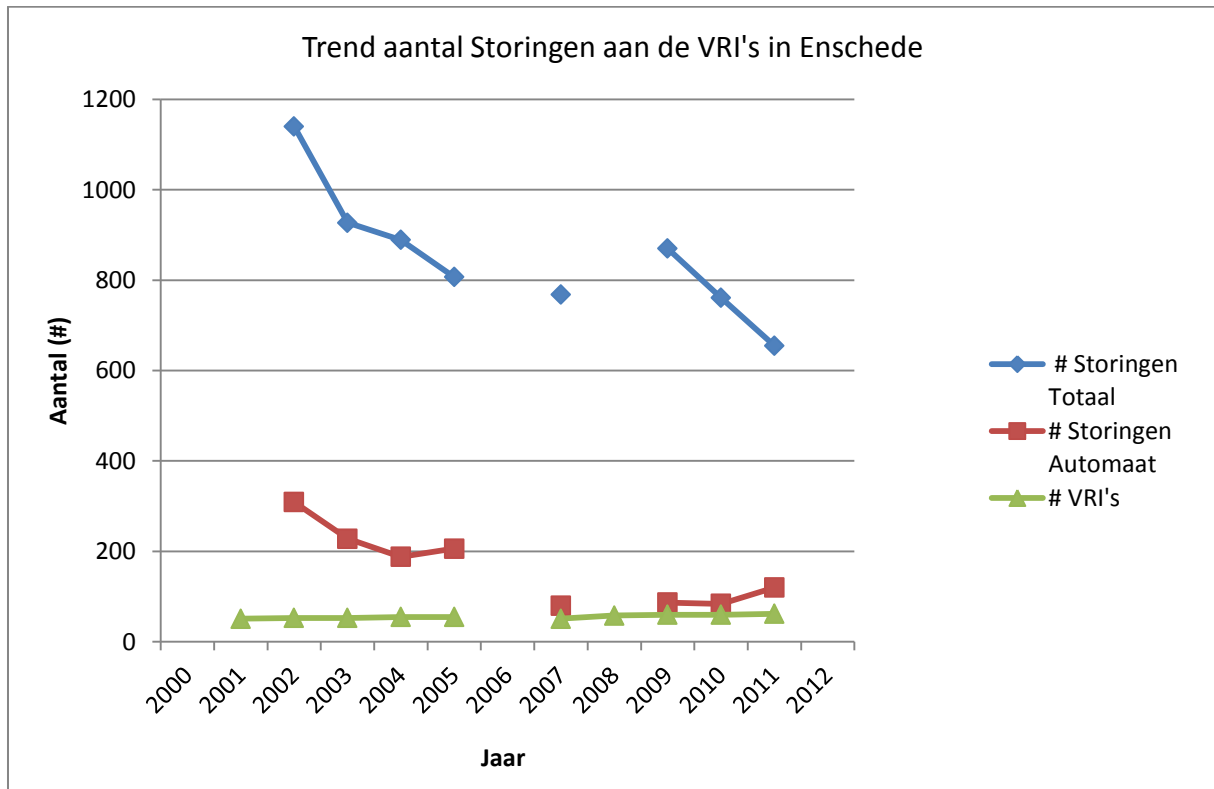
Vanaf 2013 is de naam Peek Traffic veranderd in Imtech Traffic. Dit was een vervolgstap van de overname van Peek door Imtech in 2007. Imtech is leverancier van bijna al het materiaal van de VRI's op straat. Hierdoor is er meer standaardisering en is het onderhoud eenvoudiger. Peek is hierdoor een belangrijke partij voor de gemeente Enschede. Je stapt wat minder eenvoudig over naar een andere partij. Vanaf 2013 is de gemeente overgestapt om een andere externe partij de VRI- software te laten maken en wel IT&T. In 2013 is besloten om het eerstelijns onderhoud onder te brengen bij de onderaannemer Twente Milieu (TM). Deze bestekwijziging is in november 2013 ingegaan.

*Samengevat: Met Peek(Imtech) is er een partij binnengehaald met meer kennis over de VRI's. Een andere verbetering is het duidelijke aanspreekpunt. Er is veel achterstallig onderhoud uitgevoerd en hierdoor is de huidige staat van de VRI's verbeterd (technisch en verkeerskundig). De gemeente Enschede heeft in 2013 een jong arsenaal verkeerslichten.*

### Verloop aantal storingen periode 2000-2012

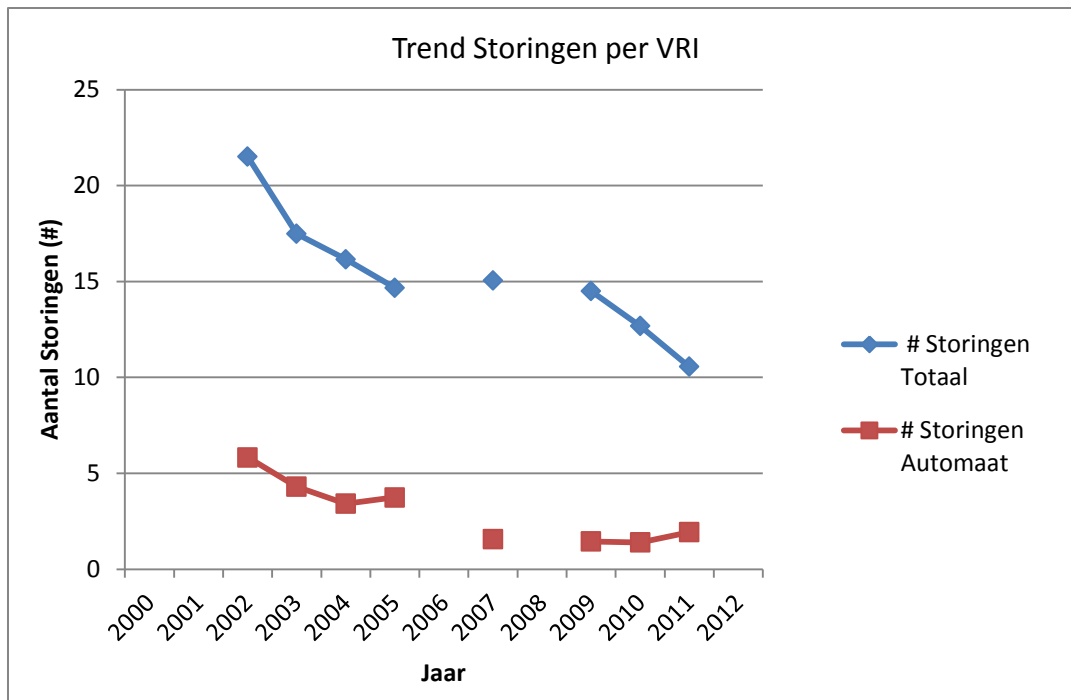
In de komende twee grafieken is de trend te zien van het aantal storingen in de laatste 10 jaar<sup>3</sup>. Figuur 1 geeft een totaaloverzicht van het aantal storingen. Figuur 2 geeft het gemiddelde aantal storingen per VRI (groei van het aantal VRI's is hierin meegenomen).

Opmerking: Voor 2006 en 2008 is geen informatie te vinden over het aantal storingen.



Figuur 1: Trend aantal storingen aan de VRI's in Enschede

<sup>3</sup> Gegevens komen uit kwartaalverslagen Essent Lighting en jaarverslagen Peek.



Figuur 2: Trend Storingen per VRI

De trendlijn laat zien dat in de loop der jaren het aantal storingen duidelijk gedaald is. Vooral het aantal lampstoringen daalde. Ook het aantal storingen aan de automaten daalde. Vanaf 2005 stagneert deze daling.

Het aantal storingen in 2009 zit op het niveau van 2005. Dit komt o.a. doordat er een betere monitoring van het aantal storingen is. Hierdoor werden storingen eerder opgespoord en beter geregistreerd. Het aantal storingen aan de automaat stijgt weer licht. Dit komt voornamelijk doordat er in 2011 meer softwarefouten waren in de nieuwe automaten.

*Samengevat* kan er geconcludeerd worden dat overall het aantal storingen in de afgelopen 10 jaar is afgenomen. De situatie is stabiel geworden. Dit betekent een betere afwikkeling van het verkeer (minder belemmeringen door storingen) en verkeersveiliger situatie.

## Hoofdstuk 2: Huidige situatie en beleid

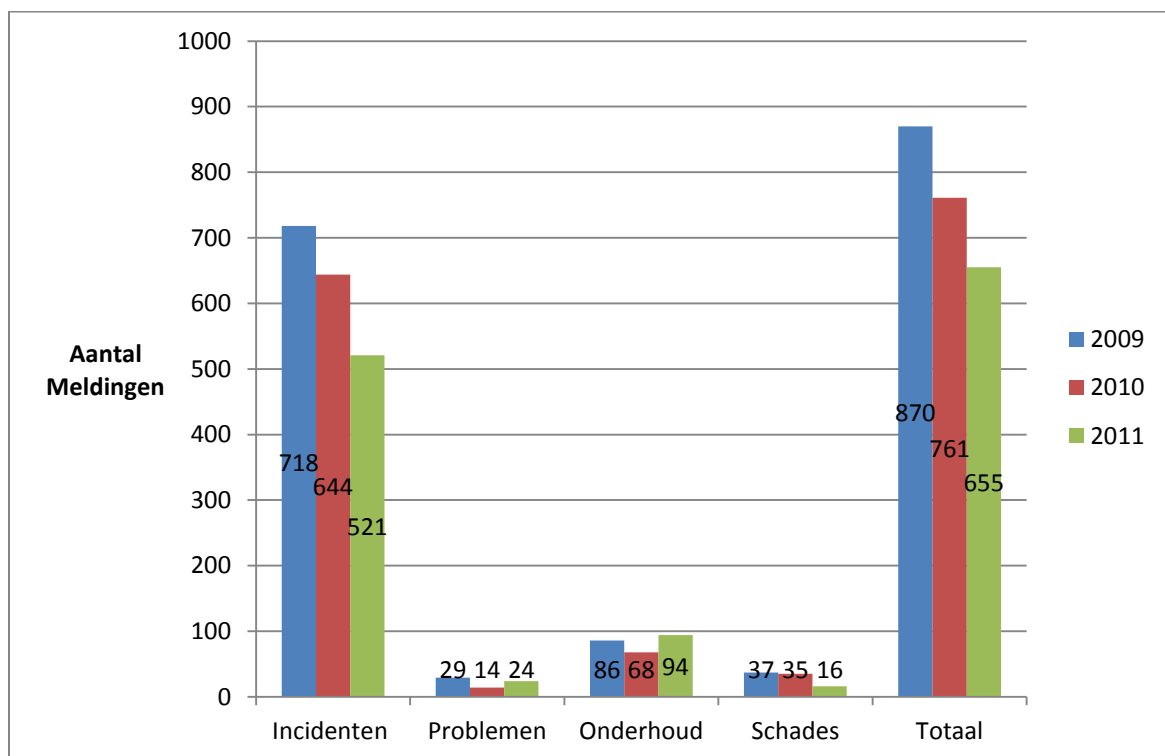
### Huidige situatie (2013)

#### Inleiding

Op dit moment (peiljaar 2013) zijn er 64 geregelde kruisingen in de gemeente Enschede. Variërend van verkeerslichten bij een voetgangersoversteekplaats tot een geregelde kruising met meer dan 40 lantaarns.

#### Storingen

Figuur 3 geeft een overzicht van het aantal storingsmeldingen over de jaren 2009, 2010 en 2011. Een melding wordt gecategoriseerd als incident, probleem, onderhoud of schade. Een incident is een storingsmelding waarop binnen afgesproken tijd gereageerd dient te worden. Een incident wordt een probleem als het hetzelfde incident vaker voorkomt of als er een mogelijk complex probleem aan ten grondslag ligt. Onder onderhoud wordt verstaan: het uitvoeren van diverse werkzaamheden die niet gerelateerd zijn aan functieverlies (dus geen incident). Ook preventief onderhoud valt hieronder. Schades kunnen zijn ontstaan door aanrijdingen, vandalisme en/of door fouten tijdens werkzaamheden.



Figuur 3: Overzicht Meldingen 2009-2011

Conclusies uit de rapportage zijn:

- het aantal incidenten is in deze periode afgenomen met 27%. Hoofdrede hiervoor is de daling van het aantal lampfouten.
- bij 70% van alle incidenten gaat het om defecte lampen (2010).

- het aantal problemen is in deze periode constant gebleven. In 2011 is vooral het aantal softwarefouten weer toegenomen.
- in 2011 is er preventief onderhoud uitgevoerd aan de automaten. Dit gebeurt om de 2 jaar.
- in 2011 is het aantal schades flink gedaald. Dit komt vooral door een daling in het aantal aanrijdingen.

### Automaat

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aanwezige verkeersregelautomaten in de gemeente Enschede per jaar per 01-01-2012.

Type verkeersregelautomaat	2008	2009	2010	2011
<b>AD580</b>	4	1	1	1
<b>EC-1</b>	38	38	37	30
<b>EC-2</b>	14	17	18	27
<b>EC-2 light</b>	0	2	2	2
<b>Overige automaten</b>	6	6	6	6
<b>Totaal</b>	62	64	64	66
<b>Gemiddelde leeftijd (jaar)</b>	6,68	6,53	7,35	6,32

Tabel 1: Verloop type verkeersregelautomaten; peildatum: 01-01-2012

- Er is nog één verouderde AD580 in gebruik. Het gaat hierbij om een voetgangersoversteekplaats aan de Roessinghsbleekweg (leeftijd 17 jaar in 2013)
- In de periode 2008-2011 zijn er steeds meer EC-2 (EuroController 2) in Enschede in gebruik genomen.
- In 2011 zijn 9 automaten vervangen door EC-2 automaten. Hierdoor is de gemiddelde leeftijd van de automaten duidelijk gedaald.
- De overige automaten zijn automaten van derden (Provincie en Rijkswaterstaat). Zij vallen niet onder het onderhouds- en vervangingsplan. Een uitzondering betreft twee VRI's van de provincie aan de Oldenzaalsestraat waar Peek in opdracht van de gemeente de kapotte lampen (1<sup>e</sup> lijn onderhoud; conform afspraken tussen de provincie en gemeente) uitvoert.

### Armatuur/Lampen/Masten

Iets meer dan de helft van de VRI's is nog uitgevoerd met oudere armaturen (ouder dan 10 à 15 jaar). Tijdens het opzetten van Utopia-spot project (2001) zijn alleen de automaten vervangen en is de vervanging van de armatuur en de masten in die tijd overgeslagen.

Totaal zijn er 42<sup>4</sup> kruisingen uitgerust met energiezuinige ledlampen (42 Volt).

### Bekabeling

Bij 25 VRI's is de bekabeling 30 jaar of ouder. Oudere bekabeling kan leiden tot meer storingen. Het huidige beleid is dat de bekabeling minimaal één keer in de 30 jaar vervangen wordt.

<sup>4</sup> Peildatum is 27 maart 2012

## Monitoring en informatiesystemen.

Hieronder vallen het Centraal Communicatie Systeem CCS2-server (monitoring storingsen), de KWaliteitsCentrale KWC (monitoring VRI-verkeersdata) en het VoertuigInductieProfielsysteem VIP-systeem (monitoring voertuigintensiteiten en snelheden).

Voor bewaking van de verkeersregelautomaten maakt de gemeente gebruik van CCS-2 (verkeersmanagementsysteem), deze staat bij Imtech (Peek) in Amersfoort. Dit systeem valt onder het onderhoudscontract. Het CCS-2 systeem is in 2005 geactualiseerd en bij vervanging van VRI's werden de nog niet aangesloten VRI's toegevoegd. Momenteel zijn alle VRI's aangesloten op dit systeem.

Op dit moment maakt de gemeente gebruik van een kwaliteitscentrale die staat bij IT&T in Elst. Tot eind 2013 stond de kwaliteitscentrale bij Imtech (Peek), maar het bleek dat het hosten van de kwaliteitscentrale een specialistische taak is, die beter bij de leverancier ondergebracht kon worden. Hierdoor is in december 2013 de kwaliteitscentrale bij IT&T in Elst ondergebracht. Met behulp van deze centrale worden de VRI's gemonitord. Aan de hand van de historische data worden verkeerslichtenregelingen geëvalueerd, detectiefouten opgespoord en klachten geanalyseerd. In 2007 is deze kwaliteitscentrale aangeschaft. Momenteel (mei 2013) zijn er 48 VRI's aangesloten op dit systeem.

Een deel van de detectielussen wordt ook gebruikt om d.m.v. het VIP-systeem actuele reistijden van het autoverkeer te bepalen tussen de verkeerslichten. Deze reistijden worden gebruikt voor actuele reistijdinformatie over de belangrijke routes naar de binnenstad. Dit VIP-systeem is in 2013 geïnstalleerd en ruim 40 VRI's worden hierop aangesloten.

## Kosten

In de financiële paragraaf wordt een uitgebreider overzicht van de kosten van het huidige beleid gegeven. Samengevat hier:

- de totale onderhoudskosten van de VRI's bedroegen voor 2011 circa 240.000 euro. (stijging indexering van 1,63%).
- de kosten van een complete vervanging van een gemiddelde VRI zijn geschat ongeveer 300.000 euro per VRI. Dit hangt af van de complexiteit en grootte van de kruising. Globaal is de kostenverdeling: 1/3 automaat, 1/3 graafwerk en aanleg/vervanging kabels en 1/3 armatuur.

## Huidig vervangingsbeleid (2010-2013)

De meerjarenbegroting verkeersregelinstallaties gaat uit van een gemiddelde levensduur van een VRI van 12 jaar. In de afgelopen jaren (2000-2012) zijn vele VRI's tegelijkertijd met infrastructurele projecten en subsidies geplaatst en/of vervangen (Utopia-Spot, aanleg busbanen, e.d.). Deze VRI's zullen hierdoor in de komende jaren (2014-2025) opnieuw vervangen dienen te worden. In de afgelopen jaren (2010-2013) is dit deels opgevangen door enigszins te variëren met de gemiddelde levensduur van de VRI's en deze tussen het 10<sup>e</sup> en 15<sup>e</sup> jaar te vervangen (Meerjarenbegroting Verkeersregelinstallaties 2004-2010).

In de praktijk wordt een VRI gemiddeld na 12 jaar vervangen. Dan wordt de complete automaat, de armaturen en de lampen vervangen. Bekabeling wordt één keer in de 30 jaar vervangen. Voor

masten is ook een levensduur van 30 jaar gesteld (Meerjarenbegroting Verkeersregelinstallaties 2004-2010).

### **Contract**

Peek (Imtech) is vanaf 2006 verantwoordelijk voor het onderhoud en de vervanging van deze verkeerslichten. Het gaat om het besteknummer ESS-224. Peek (Imtech) is de hoofdaannemer en had van Gelder aangenomen als onderaannemer. Vanaf november 2013 heeft Twente Milieu de rol van Van Gelder overgenomen. Twente Milieu volgt de eerste lijn storingen op, dit is inclusief het herstellen van het buitenwerk. Imtech coördineert, verzorgt de systemen voor beheer en volgt de tweede lijn storingen op.

Het contract van Peek loopt tot maximaal 2016 en kan vanaf 1 januari 2009 met een opzegtermijn van 3 maanden beëindigd worden.

Een vervangen VRI valt na een garantieperiode van 2 jaar onder het onderhoudscontract en de kosten van onderhoud worden dan op jaarbasis in rekening gebracht op basis van type automaat en leeftijd.

### **Nieuwe ontwikkelingen**

Op dit moment wordt een mogelijke samenwerking onderzocht met andere gemeenten in de regio Twente. In het bijzonder met de gemeente Almelo. Het onderzoek is begin 2014 nog in een verkennende fase. Het gaat om een samenwerking ten aanzien van het beheer en onderhoud van de VRI's door dit gezamenlijk aan te besteden. Verwacht wordt dat in het voorjaar 2014 de overeenkomst hiertoe kan worden ondertekend.

Op dit moment worden het beheersysteem(CSS2) afgenomen als dienst bij Imtech. Als de gemeente Enschede mee wil doen aan regionaal verkeersmanagement en aan samenwerking op het gebied van technisch beheer dan zal CCS2 moeten worden vervangen door een leverancier onafhankelijk systeem. Alle aangesloten automaten moeten worden voorzien van het open IVERA protocol om te kunnen communiceren met het nieuwe beheersysteem. Op deze wijze zijn VRI's geschikt voor toekomstige verkeersontwikkelingen, zoals (regionaal) verkeersmanagement. Om de doorstroming te optimaliseren wordt het gemotoriseerd verkeer steeds meer op zogenoemd "strengniveau" afgewikkeld in plaats van op kruispuntniveau. Ook kan bij calamiteiten of evenementen de (zwaardere) verkeersstromen beter afgewikkeld worden (op basis van regionale dynamisch verkeersmanagement regelscenario's). Om te komen tot een dergelijk regionaal/provinciaal verkeersmanagementsysteem wordt voorgesteld om aan te sluiten op lopende initiatieven om zo te komen tot één (boven)regionaal verkeersmanagementsysteem. Daarom wordt voorgesteld om hiervoor binnen het vervangingsbudget 2014-2015 een eenmalige post te reserveren van maximaal € 200.000,-. Ook andere steden hebben hiervoor grote belangstelling, waaronder Almelo.

## Hoofdstuk 3: Alternatieve criteria voor het vervangingsbeleid.

In het huidige beleid is de leeftijd van de VRI (leeftijd van de automaat) het belangrijkste criterium waarom een VRI op de vervangingslijst komt. Maar leeftijd zegt niet alles. Bijvoorbeeld een VRI die er al 12 jaar staat en goed onderhouden is, functioneert vaak beter dan een VRI van 7 jaar waaraan het onderhoud verwaarloosd is.

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de criteria die meespelen bij het selecteren van een VRI voor vervanging. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen criteria die vallen onder technische levensduur, functionele levensduur en economische (duurzame) levensduur.

### Technische levensduur

Onder technische levensduur wordt hier verstaan: De duur dat de VRI technisch voldoende functioneert. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om slijtage, het kapotgaan, verouderde onderdelen, etc.

*Criterium: Wanneer belangrijke componenten niet meer leverbaar zijn voor een VRI dan wordt deze VRI vervangen.*

Afwegingen hierbij zijn:

- als een niet meer leverbaar component kapot gaat, dan kan deze niet meer vervangen worden. Er moet een alternatief gezocht worden. De kans is groot dat het vervangen langer duurt dan gewenst waardoor de VRI langere tijd slecht of in het geheel niet functioneert.
- gaat het om een essentieel component?
- kan met een snelle onderhoudsslag het niet meer leverbare component vervangen worden door een alternatief?

Praktijk:

- componenten voor de AD580 zijn niet meer leverbaar. De AD580 wordt gebruikt bij de voetgangersoversteek op De Roessingsbleekweg (XP31).
- vierkante drukknopen zijn niet meer leverbaar.

*criterium: Wanneer het buitenwerk (armaturen, bekabeling, drukknoppen, etc.) van een VRI al 30 jaar niet vervangen is, dan wordt deze VRI vervangen.*

Afwegingen hierbij zijn:

- het aantal storingen dat hierdoor ontstaan.
- of de verkeerslichten nog gebruik maken van halogeenlampen. Zo ja, dan is dit een extra argument voor vervanging.

Praktijk:

- het is lastig te achterhalen om welke kruisingen het gaat, want niet alles is goed gedocumenteerd of nog terug te vinden. Vooral de leeftijd van de ondergrondse bekabeling is lastig te bepalen.

*criterium: Een VRI die nog gebruik maakt van halogeenlampen komt eerder in aanmerking voor vervanging dan een VRI die al leds heeft.*

Afwegingen hierbij zijn:

- Leds hebben een aantal voordelen ten opzichte van halogeenlampen. Ten eerste zijn ze energiebesparend (lager vermogen). Ten tweede hebben ze lagere onderhoudskosten (gaan langer mee). Ten derde zijn ze beter zichtbaar en betrouwbaarder en daarom dus veiliger.
- het streven naar uniformiteit. Overal dezelfde type lampen maakt onderhoud eenvoudiger.

Praktijk:

- bij een vervanging worden nu energiezuinig leds geplaatst.
- in de huidige situatie zijn nog 18 VRI's uitgerust met halogeenlampen of verouderde leds.

*criterium: VRI's die slecht scoren in de nulinspectie worden eerder vervangen.*

Afwegingen hierbij zijn:

- nulinspecties geven een beeld van de huidige staat van de VRI en bijbehorende verwachte levensduur.
- dit criterium heeft een overlap met de vorige criteria. De kans is groot dat een VRI met verouderde onderdelen ook slechter scoort in de nulinspectie.

Praktijk:

- eind 2013 is er een partij (Osnabrugge elektrotechniek) gevonden om de nulinspecties uit te voeren. Er is inmiddels een start gemaakt met deze nulinspecties.

*criterium: Het gemiddelde aantal storingen per VRI. De VRI's die tot de top 5 behoren met de meeste storingen(uitgezonderd lampfouten), komen eerder in aanmerking om te worden vervangen.*

Afwegingen hierbij zijn:

- bij de VRI's met de meeste storingen wordt gekeken of vervanging van de VRI een goede oplossing is.
- belangrijk is wel een onderscheid tussen de verschillende storingen te maken. Bijvoorbeeld door een classificatie te maken naar tijdsduur, impact en type.
- daarnaast is het belangrijk dat het om terugkerende problemen gaat. Want met goed onderhoud zijn veel van de huidige storingen goed te verhelpen.

Praktijk:

- elk jaar wordt een top 5 door Imtech gerapporteerd van kruisingen met de meeste storingen
- op dit moment komt 70% van de storingen door lampuitval. Als er gebruik wordt gemaakt van de rapportages dan moet hier rekening mee worden gehouden. Een lampstoring is een minder groot probleem dan een complexe storing in de automaat.
- een nieuwe automaat heeft in de eerste paar jaren weleens te maken met softwareproblemen. Dit kan door nieuwe (pilot) software is toegepast. Deze automaten moeten natuurlijk niet gelijk weer worden vervangen.

## **Functionele levensduur**

Onder functionele verkeerskundige levensduur wordt hier verstaan: de duur dat een VRI de verkeerskundige functies kan uitvoeren die aan de VRI gesteld worden. Een VRI kan technisch nog in

goede staat zijn, maar door nieuwe ontwikkelingen/technologieën kunnen deze VRI's nieuwe functies niet uitvoeren. Als deze nieuwe functionaliteiten belangrijk worden gevonden, dan heeft een VRI dus zijn functionele levensduur bereikt. Het kan ook gaan om een kwaliteitsverbetering in de huidige functionaliteit die op een oudere VRI niet kan. Ook dan heeft de VRI zijn functionele levensduur bereikt.

*Criterium: Het streven naar meer uniformiteit tussen de VRI's. Afwijkende VRI's worden eerder vervangen.*

Opmerking: Het criterium uniformiteit komt als argument ook terug in andere criteria.

Afwegingen hierbij zijn:

- uniformiteit in de gebruikte apparatuur, hardware en software zorgt voor eenvoudiger beheer en onderhoud.
- nieuwe software kan eenvoudiger op de VRI's toegepast worden.
- meer standaardisatie leidt meestal tot een kostenreductie. Komt o.a. voort uit het eenvoudiger beheer en onderhoud.

Praktijk:

- in de praktijk is dit criterium lastig. Het is bijvoorbeeld lastig te voorspellen welke nieuwe producten er in de toekomst op de markt komen.
- in de huidige praktijk is het efficiënter om een gehele kruising te vervangen dan een kruising gedeeltelijk te renoveren.

*Criterium: VRI's vervangen die nog een oude lampbewaking hebben.*

Afwegingen hierbij zijn:

- lampstoringen komen het vaakst voor en dan vooral storingen aan de rode lampen. Nieuwe VRI's hebben een betere lampbewaking en daardoor zijn lampstoringen beter op te sporen. Nieuwe VRI's hebben lampbewaking per lamp i.p.v. per signaalgroep.
- een snellere opsporing leidt tot een snellere vervanging en hierdoor een verkeersveiliger situatie.
- lampbewaking per armatuur is stabiel.
- uniformiteit: In zoveel mogelijk VRI's hetzelfde bewakingssysteem hanteren

Praktijk:

- bij de oudere VRI's is de lampbewaking vooral per signaalgroep. Bij nieuwe VRI's functioneert de lampbewaking per lamp.

*criterium: VRI's vervangen die nog op oude manier ontsloten worden (telefoonlijn).*

Afwegingen hierbij zijn:

- meer mogelijkheden (KWC, VIP, etc.)
- uniformiteit
- minder aantal storingen
- beperkte mogelijkheden
- sneller
- goedkoper

Praktijk:

- bij voorkeur wordt er gebruik gemaakt van een MDSL-verbinding voor de communicatie met de beheerscentrale. Want MDSL is een goedkopere oplossing.
- alleen als MDSL niet kan (de automaat is niet gekoppeld aan het netwerk ) wordt er gebruik gemaakt van een draadloze GPRS/UMTS-verbinding.

*criterium: VRI's die niet gebruik kunnen maken van nieuwe software, worden eerder vervangen (slechtere performance).*

Afwegingen hierbij zijn:

- verbeteringen door nieuwe software kunnen op oudere systemen niet worden toegepast. Hierdoor bijvoorbeeld minder optimalisatie van de verkeersafwikkeling of er is geen koppeling mogelijk tussen verschillende automaten.
- nieuwe innovaties kunnen niet toegepast worden bij een oudere VRI. Bijvoorbeeld het VIP-project, dat moet leiden tot actuele route-informatie op de verschillende DRIP's richting centrum Enschede. Een voorbeeld van een andere innovatie is het project Imflow. Imflow is een netwerkoptimalisatie van de VRI's op de noordelijke singels.
- uniformiteit.

Praktijk:

- er zijn VRI's die nu nog draaien in verouderde omgeving.

*Criterium: VRI's met een groter verkeerskundig belang worden eerder vervangen dan VRI's met een lager verkeerskundig belang.*

Afwegingen hierbij zijn:

- storingen aan VRI's met een groot verkeerskundig belang hebben meer negatieve impact op de doorstroming en de veiligheid.
- in het huidige onderhoudscontract wordt er al een onderverdeling gemaakt tussen de verschillende VRI's voor de urgentie van het oplossen van de incidenten. Deze onderverdeling lijkt ook bruikbaar voor dit criterium.

Praktijk:

- in het huidige vervangingsbeleid werd dit criterium al impliciet meegenomen.

*Criterium: VRI's die nog niet door de KWC beheerd worden, worden eerder vervangen.*

Afwegingen hierbij zijn:

- beheer op afstand zorgt voor een betere monitoring van een VRI. Bijvoorbeeld een storing aan een lus wordt eerder opgespoord of het slecht functioneren van de VRI wordt eerder duidelijk.
- beheer op afstand maakt het mogelijk om een VRI veel uitgebreider te beheren.
- in een webbased omgeving kunnen meerdere personen eenvoudiger de VRI's beheren. Ook is er een beter overzicht van de historische data van een VRI en kan dit gebruikt worden om klachten van inwoners over een VRI beter te kunnen onderzoeken en sneller te beantwoorden.
- uniformiteit.

Praktijk:

- op dit moment wordt het grootste gedeelte van de VRI's al op afstand beheerd. Acht VRI's zijn nog niet aangesloten op de kwaliteitscentrale (KWC), maar wel op CCS2.
- de KWC wordt steeds meer gebruikt voor het monitoren. De informatie uit de KWC wordt ook gebruikt voor evaluaties van infrastructurele projecten. Het doel is om in de komende jaren de informatie uit de KWC ook te gaan gebruiken voor (beleids-)evaluaties van het verkeersnetwerk in Enschede. Een volledige dekking van alle VRI's zorgt voor betere evaluaties van het verkeersnetwerk.

## Economische levensduur

Onder economische levensduur wordt hier verstaan de maximale periode waarin een VRI economisch verantwoord gebruikt kan worden. Er is een sterke overlap met de functionele levensduur. Het financiële gewin van een nieuwe functionaliteit leidt -naast dat een VRI aan het einde gekomen is van zijn functionele levensduur- er ook toe dat een VRI economisch zijn einde bereikt heeft.

## Kosten en Baten

Als het meer geld kost om een VRI draaiend te houden dan de hiervoor ingecalculerde kosten bereikt een VRI zijn economische levensduur. De geschatte economische levensduur wordt gebruikt om de afschrijving van een VRI te bepalen.

*Criterion: Als de baten van een nieuwe VRI hoger zijn dan de kosten, dan komt er een nieuwe VRI*

Afwegingen hierbij zijn:

- bij kosten gaat het niet alleen om de vervangingskosten, maar ook om de onderhoudskosten en beheerkosten van de oude VRI.
- baten komen o.a. voort uit de eerder beschreven criteria. Voorbeelden hiervan zijn: beheer door de KWC, nieuwe functionaliteiten, energiebesparingen.
- het gaat hierbij om de maatschappelijke kosten en baten. Een betere verkeerstechnisch functionerende VRI betekent: betere afwikkeling van het verkeer, een hogere verkeersveiligheid en een lagere milieubelasting. Deze effecten kunnen uitgedrukt worden in maatschappelijke baten.

Praktijk:

- in de huidige praktijk wordt bij een vervanging van een VRI deze opnieuw verkeerstechnisch ingeregeld. Dit resulteert in maatschappelijke baten (betere doorstroming en verkeersveiligheid), maar deze aspecten worden niet uitgedrukt in geldwaarden.

De economische levensduur komt dus al terug in voorgaande criteria. Het gaat dan om de financiële waardering van een functionaliteit of de schade/kosten van het slechter/minder functioneren.

## Afschrijvingen

Op dit moment werkt de gemeente Enschede niet met afschrijvingen. Het kan een optie zijn om dit wel te doen. Zeker als de vervangingen niet goed over de jaren verspreid kunnen worden. Door te werken met een systeem van afschrijvingen/sparen wordt er in de jaren met weinig vervangingen budget gereserveerd voor de drukke jaren. Dit zorgt voor minder schommelingen tussen de jaarbegrotingen. Ook dient rekening gehouden te worden met de kostenindexering omdat anders jaarlijks te weinig budget beschikbaar is bij stijgende kosten.

Twee extra opmerkingen:

- in het huidige onderhoudscontract moet een extra toeslag betaald worden voor elke VRI die ouder is dan 15 jaar. Het gaat om een bedrag van circa € 1000,-
- er is een verschil tussen de economische belangrijkheid van een kruising. Bijvoorbeeld de gevolgen van het uitvallen van een VRI op één locatie kan veel groter zijn dan het uitvallen van een VRI op een ander andere locatie. Het is lastig om hieraan een bedrag te koppelen, maar het heeft wel invloed op de economische levensduur. Een vergelijkbare redenering geldt ook voor het tijdstip van een storing. De economische schade van een storing in de spits op een Duitse feestdag is groter dan een storing in de nachturen.

## Duurzame levensduur

Bij duurzame levensduur gaat het om begrippen als energiebesparing, reductie van uitstootgassen (o.a. CO<sub>2</sub>), maar ook doordachte lange termijn oplossingen (een duurzame oplossing). Het begrip heeft een sterke overlap met economische levensduur. Het onderwerp is te veelzijdig om hier echt gedetailleerd op in te gaan. Maar een paar voorbeelden met betrekking tot een VRI zijn:

- het vervangen van halogeenlampen door leds, levert een energiebesparing op
- de mogelijkheid om VRI's te koppelen kan leiden tot een betere doorstroming en een lagere uitstoot van uitlaatgassen (o.a. project IMFLOW noordelijke singels).
- mogelijkheid tot het geven van prioritering (extra groenverlenging) aan bijvoorbeeld vrachtverkeer. Hierdoor kan het aantal rem- en optrekbewegingen van vrachtauto's worden gereduceerd. Dit betekent een lager diesilverbruik en minder CO<sub>2</sub>-productie (o.a. toegepast door Rijkswaterstaat bij de kruising RW35- Oostweg).
- het toepassen van duurzame materialen bij de aanleg van nieuwe VRI's. Bijvoorbeeld in nieuwe kabels worden milieuvriendelijk materialen gebruikt.
- een VRI (voorlopig) niet vervangen als de verwachting is dat in de toekomst de verkeerssituatie kan gaan wijzigen, waardoor de VRI kan komen te vervallen (bijvoorbeeld in verband met de aanleg van een alternatieve verbinding, aanleg van een rotonde of een verwachte afname van het verkeer).

## Hoofdstuk 4: Checklist en Vervangingsplan

Op basis van de criteria van hoofdstuk 3 is er een checklist opgesteld om tot een vervangingsplan te komen. In bijlage 1 staat per categorie de gebruikte methode beschreven. Verder zijn in bijlage 2 ook de resultaten per VRI weergegeven.

De checklist omvat onderstaande categorieën:

- leeftijd verkeersregelautomaat
- leeftijd buiteninstallaties (armaturen, kabels, drukknoppen)
- type verlichting (leds of halogeen)
- aanwezige lampbewaking (per VRI of per armatuur geregeld)
- type ontsluiting (telefoonlijn, MDSL, GPRS/UMTS)
- performance (gebruikte software, gewenste applicaties)
- score bij de nulinspectie (bruikbaar nadat deze is uitgevoerd)
- uniformiteit (Overig, niet-standaard, klemmenstrook automaat)
- aantal storingsen (op kabelwerk)
- categorisatie naar verkeerskundig belang
- overig

### Resultaten.

Het grote gros van de kruisingen heeft al geen verouderde leds of halogeenlampen meer, heeft al lampbewaking per lamp en heeft MDSL als type ontsluiting. Daarnaast is de gewenste performance (KWC en VIP) al aanwezig. Er zijn wel meerdere VRI's waarvan de buiteninstallatie verouderd is, maar het aantal kabelstoringsen bijvoorbeeld valt hier (nog) mee.

Uiteindelijk resulteerde dit in onderstaande top 10 van 'VRI's die als eerste in aanmerking komen voor vervanging (staat ook in bijlage 2).

Ranking (jaar)	VRI-nummer [Xpxx]	Leeftijd VRA [jaar]	Verkeerskundig Belang	Leeftijd Buiteninstallatie			Verouderde Leds of halogeen lampen?	Lamp Bewaking per lamp	Type ontsluiting	Gewenste Performance/aanwezige performance?		Storingen op kabelwerk
				Oude Armatuur	Oude Kabels	Drukknop [Nieuw, Oud en Ouder]				KWC	VIP	
		Peildatum (31-12-2011)	Categorie 1,2,3,4	Ja/nee	Ja/nee	Nieuw/Oud / Ouder	Ja/nee	Ja/nee	Telefoon: -- MDSL: + GPRS/UMTS: -	Onnodig	Onnodig	Aantal (2012-april 2013)
				Ja/nee	Ja/nee	Nieuw/Oud / Ouder	Ja/nee	Ja/nee		Ja/nee/onnodig	Ja/nee/onnodig	#
1	XP31 (GOP)	17	4	Ja	Nee	Ouder	Ja	Nee	Geen	Onnodig	Onnodig	
2	XP42/43	14	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja/Nee	Ja/Nee	1
3	XP40	15	3	Ja	Ja	Ouder?	Ja	?	Telefoon	Onnodig	Onnodig	
4	XP24	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus Voet: Ouder	Ja	?	Telefoon	Ja/Nee	Ja/Nee	
5	XP14	11	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja	Ja	3
6	XP27	10	1	Ja	Ja	Geen	Ja	Nee	GPRS	Ja	Ja	
7	XP75	11	2	Ja	Ja	?	Nee	Nee	GPRS	Ja	Ja/Nee	1
8	XP54	10	3	Ja	Nee	Fiets: lus Voet: Ouder	Ja?	Nee	MDSL	Ja	Ja/Nee	2
9	XP37	11	1	Ja	Ja	Fiets: lus Voet:	Ja	?	MDSL	Ja	Ja	

						Ouder						
10	XP13	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus Voet: Ouder	Ja	?	MDSL	Ja	Ja	

Tabel 2: Top 10 van VRI's die als eerste in aanmerking komen voor vervanging

### Toelichting

Omdat het verkeerskundig belang van de VRI Geregeld Oversteekplaats Roessingsbleekweg (Xp31) gering is, wordt de vervanging voorlopig uitgesteld zolang deze VRI nog functioneert. Indien de VRI langdurig uitvalt doordat componenten storingen vertonen en deze niet meer te vervangen zijn, zal bezien worden of en wanneer deze VRI alsnog vervangen moet worden.

Het kruispunt Oldenzaalsestraat – Molenstraat- van Lochemstraat-Hoge Bothofstraat XP42/XP43 staat op nummer 2 op deze lijst, omdat dit de enige belangrijk kruising in Enschede is die nog niet de gewenste performance (KWC en VIP) heeft. De overige 8 hebben allemaal ook een verouderde buiteninstallatie en geen energiezuinige leds en geen lampbewaking per lamp. Het kruispunt Oldenzaalsestraat-De Klomp (XP40) en Burg. M. van Veenlaan- Weth. Beversstraat( XP24) staan op plek 3 resp. 4, omdat deze nog via een telefoonlijn worden ontsloten. Het kruispunt Gronausestraat-Singels (Xp14) staat op de 5<sup>e</sup> plaats omdat dit een kruising is met veel verouderde armaturen. Het plaatsen van energiezuinige leds levert hier een grotere besparing op ten opzichte van andere kruisingen. In de periode 2016 tot 2020 komen daarna de kruispunten Burg. M. van Veenlaan- Weth Beversstraat (Xp24) en Burg. M van Veenlaan – Singels (Xp13) aan bod.

### Planning tot 2020

De noodzaak om de VRI's gemiddeld na 12 jaar te vervangen komt niet uit de analyse naar voren. Het grote gros van de VRI's voldoet op dit moment aan de gestelde eisen en de verwachting is niet dat dit de komende jaren gaat veranderen. In de voorgestelde planning is daarom ook de grens van gemiddeld 12 jaar losgelaten en worden de meeste oudere VRI's nu na gemiddeld 18 jaar (met een spreiding van 2 jaar) vervangen.

### Voorgestelde planning tot 2020

nr	Xp	Straat	type	Install jaar	Leeftijd In 2014	Voorstel verv. Jaar (en leeftijd)
1	75 (95)	Auke Vleerstr- Transportcentrum	EC1	2001	13	<b>Najaar 2013 (12)</b>
2	42+43	Oldenz-Hg Bothof-Molenstr	EC1	1998	16	<b>2014 (16)</b>
3	40	Oldenzaalsestraat-De Klomp	EC1	1997	17	<b>2014 (17) wordt verwijderd.</b>
4	14	Gronausestraat-Singels	EC1	2001	13	<b>2016 (15)</b>
5	24	Burg. Veenlaan-Weth. Bev.	EC1	2001	13	<b>2018 (17)</b>
6	13	Burg.v. Veenln-Singels	EC1	2001	13	<b>2019 (18)</b>

Tabel 3: Voorgestelde planning tot 2020

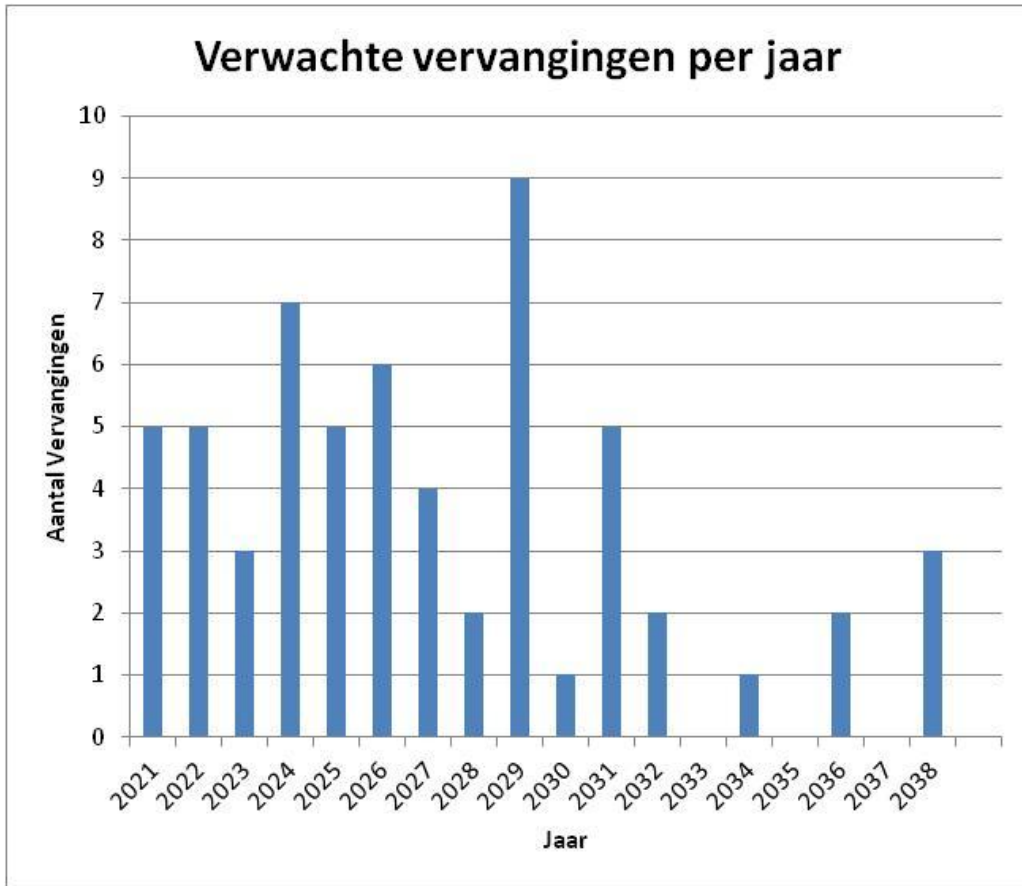
## Opmerkingen

1. Het kruispunt Auke Vleerstraat – Transportcentrum is eind 2013 vervangen (wordt xp95). Deze vervanging is onderdeel van de herinrichting van de Auke Vleerstraat.
2. Er is in dit vervangingsplan er van uitgegaan dat de VRI aan de Oldenzaalsestraat-De Klomp (Xp40) niet vervangen gaat worden gezien de geringe verkeersintensiteit. Deze zal dus definitief worden verwijderd. Dit zal gebeuren in combinatie met de kruispuntaanpassingen bij de Oldenzaalsestraat- van Lochemstraat en Hoge Bothofstraat en de Klomp in 2014. Bij deze herinrichting wordt ook een gedeelte van de VRI op XP42/43 verwijderd. Het gaat hierbij om het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn. Er is een proef gedaan met het tijdelijk afplakken van dit gedeelte van de VRI en hieruit bleek dat vanuit verkeerskundig optiek (veiligheid, doorstroming) deze VRI hier niet meer nodig was.

## Vervangingen vanaf 2020

Figuur 4 geeft een schatting van het aantal vervangingen per jaar. Hierbij is niet gebruik gemaakt van de checklist maar van een verwachte levensduur van 18 jaar.

Het beeld is dat na 2020 veel VRI's in korte tijd vervangen moet worden. Er zijn twee opties om hier mee om te gaan. De eerste optie is om de vervangingen meer te spreiden. Dit betekent dat een aantal vervangingen van VRI's worden vervroegd en een aantal vervangingen worden uitgesteld. De tweede (alternatieve) optie is om dit niet te doen, maar in jaren met weinig vervangingen budget te reserveren. Belangrijk hierbij is wel of er genoeg capaciteit is om bijvoorbeeld in 2029 negen VRI's te gaan vervangen. In 2011 was dit nog geen probleem.



Figuur 4 Verwachte vervangingen na 2020

## Hoofdstuk 5: Financieel overzicht.

Deze paragraaf geeft een schatting van de verwachte kosten van en budgetten voor het onderhoud, het beheer en de vervanging van de VRI's in de gemeente Enschede. Er zijn twee scenario's beschreven. Het eerste scenario gaat uit van het huidige beleid; vervanging van de VRI's na 12-15 jaar en upgradering van de CCS2-centrale. Bij de berekening is gekozen voor vervanging om de 12 jaar. Het tweede scenario gaat uit van het voorgestelde beleid; vervanging van de VRI's na 18-20 jaar en upgradering naar een IVERA-centrale. Bij de berekening is gekozen voor vervanging om de 18 jaar. De bedragen voor de budgetten en kosten zijn niet geïndexeerd.

### Budgetten;

Vanuit beheer en exploitatie DVM-systemen is een totaalbudget voor de verkeerslichten beschikbaar van € 792.000,--. De posten zijn grofweg als volgt verdeeld:

Onderdeel	Bedrag per jaar	Opm:
Afschrijving verkeerslichten	€ 0,--	(€17.600,- zit in AD Mobiliteitsbeleid)
Apparaatskosten vervanging	€ 0,--	(€15.000,- zit in AD Mobiliteitsbeleid)
Vervangingsbudget verkeerslichten	€ 267.000,--	Gemiddeld bedrag/jaar
<b>TOTAAL VERVANGING</b>	<b>€ 267.000,--</b>	
Schades en andere onkosten	€30.000,--	
Beheerkosten verkeerslichten	€ 260.000,--	Zal stijgen, maar wordt gecompenseerd door indexering budgetten
Apparaatskosten beheer/onderhoud	€ 0,--	(€55.000,- zit in AD Mobiliteitsbeleid)
Elektriciteitskosten verkeerslichten	€ 90.000,--	Zal stijgen in komende jaren vanwege energieprijzen
Licentiekosten VRI-systemen	€25.000,--	Zal constant blijven
<b>TOTAAL BEHEERKOSTEN</b>	<b>€ 405.000,--</b>	
<b>TOTALE KOSTEN VRI'S</b>	<b>€ 672.000,--</b>	
Apparaatkosten overige DVM	€20.000,--	PRIS, Camera's, Afsluitingen, Data-display's
Materieelkosten overige DVM	€100.000,--	PRIS, Camera's, Afsluitingen, Data-display's
<b>TOTAAL KOSTEN OVERIGE DVM</b>	<b>€120.000,--</b>	
<b>TOTAAL</b>	<b>€792.000,--</b>	Eindbudget beschikbaar in 2013 en verder

Tabel 4 Overzicht huidige DVM-budget

## Kosten

Om een schatting te maken van de gemiddelde vervangingskosten per VRI zijn deze in 4 categorieën onderverdeeld. De categorieën zijn klein, middel, groot en groot+. Gerekend wordt er met de gemiddelde vervangingskosten. De bedragen zijn gemiddelden met een marge van +/- 30 procent, omdat pas ten tijde van de vervanging op basis van inspecties en offertes bepaald kan worden wat de uiteindelijke vervangingskosten zullen zijn voor die betreffende verkeersregelinstantie in het betreffende vervangingsjaar. De kosten zijn inclusief vervanging automaat (hard- en software, mastmateriaal en bekabeling) Waar dit nu al bekend is dat de bekabeling nog goed is en voorlopig niet vervangen hoeft te worden, is een reductie toegepast van -30% Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Formaat VRI	Gemiddelde Kosten (€)	Eventuele reductie kabels(€) *1
<b>Klein</b>	150.000	-50.000
<b>Middel</b>	250.000	-80.000
<b>Groot</b>	350.000	-110.000
<b>Groot+</b>	400.000	-130.000

Tabel 5: Indeling gemiddelde vervangingskosten per VRI-klasse inclusief bijbehorende kosten

\*1: eventuele reductie kabelwerk indien dit nog goed is.

## Scenario 1: Huidig Beleid

Bij scenario 1 wordt uitgegaan van het huidige vervangingsbeleid. Vervanging van de VRI's gemiddeld om de 12 jaar. Er wordt in dit scenario alleen technisch onderhoud uitgevoerd en beperkt verkeerskundig onderhoud. Bij dit scenario zijn niet de mogelijke financiële voordelen van subsidies of het meeliften met reconstructies (MIW/MIR) meegenomen.

Het huidige vervangingsbudget per jaar bedraagt € 267.000,--.

Bij dit scenario is er verder van uitgegaan dat het verouderde CCS-2-systeem wordt geactualiseerd. De eenmalige kosten worden geschat op € 100.000,- (NB: Regionaal verkeersmanagement kan dan niet worden uitgevoerd; CCS2 is alleen voor monitoring/beheer) Ook wordt er periodiek verkeerskundig onderhoud uitgevoerd. Er is in deze kostenopstelling vanuit gegaan dat elke VRI tussen de vervangingen door tenminste 1x verkeerskundig onderhoud wordt verricht. Gemiddeld wordt er dan aan 6 VRI's per jaar verkeerskundig onderhoud gedaan. Dit betekent dat er op jaarbasis een bedrag van € 18.000 nodig is (6x € 3.000).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte vervangingskosten, inclusief actualisatie van CCS-2 en verkeerskundig onderhoud bij 6 VRI's per jaar en dit afgezet tegen het jaarlijks beschikbare budget voor vervanging ad € 267.000,-.

Vervangingsjaar	VRI-nummer/naam	Formaat	Gem. Kosten VRI (€)	Reductie. Kabels (€)	Kosten VRI totaal (€)	Kosten Verk. Onderh. en CCS2-upgrade (€)	Totaal Kosten (€)	Budget (€)
<b>2012 Eerder</b>	XP31	Klein	150.000	-50.000	100.000			0
<b>(uitgestelde Vervangingen)</b>	XP40	Nvt						
	XP42/43	Middel	250.000	0	250.000			
	<b>Totaal</b>		<b>400.000</b>	<b>-50.000</b>	<b>350.000</b>		<b>350.000</b>	
<b>2013</b>	XP10	Middel	250.000	0	250.000			
	XP73	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP13	Middel	250.000	0	250.000			
	XP14	Groot+	400.000	0	400.000			
	XP24	Middel	250.000	0	250.000			
	XP37	Middel	250.000	0	250.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.650.000</b>	<b>- 80.000</b>	<b>1.570.000</b>		<b>1.570.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2014</b>	XP80	Klein	150.000	-50.000	100.000	18.000		
	XP27	Middel	250.000	0	250.000	50.000 (CCS2)		
	XP54	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	<b>Totaal</b>		<b>650.000</b>	<b>-130.000</b>	<b>520.000</b>	<b>68.000</b>	<b>588.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2015</b>	XP20	Groot	350.000	-110.000	240.000	18.000		
	XP53	Groot	350.000	-110.000	240.000	50.000 (CCS2)		
	<b>Totaal</b>		<b>700.000</b>	<b>-220.000</b>	<b>480.000</b>	<b>68.000</b>	<b>548.000</b>	<b>267.000</b>

Verv. Jaar	VRI-nr	Formaat	Gem. Kosten	Reductie	Kosten tot	Ov. kosten	Totaal	Budget
<b>2016</b>	XP16	Middel	250.000	-80.000	170.000	18.000		
	XP17	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP18	Middel	250.000	0	250.000			
	XP41	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP74	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.450.000</b>	<b>- 380.000</b>	<b>1.070.000</b>	<b>18.000</b>	<b>1.088.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2017</b>	XP08	Middel	250.000	0	250.000	18.000		
	XP48	Klein	150.000	0	150.000			
	XP72	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	<b>Totaal</b>		<b>650.000</b>	<b>-80.000</b>	<b>570.000</b>	<b>18.000</b>	<b>588.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2018</b>	XP04	Middel	250.000	-80.000	170.000	18.000		
	XP09	Middel	250.000	0	250.000			
	XP22	Middel	250.000	0	250.000			
	XP29	Middel	250.000	0	250.000			
	XP30	Middel	250.000	0	250.000			
	XP32	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP76	Klein	150.000	-50.000	100.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.750.000</b>	<b>-240.000</b>	<b>1.510.000</b>	<b>18.000</b>	<b>1.528.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2019</b>	XP11	Groot	350.000	-110.000	240.000	18.000		
	XP25	Middel	250.000	0	250.000			
	XP45	Middel	250.000	0	250.000			
	XP49	Klein	150.000	0	150.000			
	XP78	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.250.000</b>	<b>-190.000</b>	<b>1.060.000</b>	<b>18.000</b>	<b>1.078.000</b>	<b>267.000</b>

Verv. Jaar	VRI-nr	Formaat	Gem. Kosten	Reductie	Kosten tot	Ov. kosten	Totaal	Budget
<b>2020</b>	XP35	Middel	250.000	0	250.000	18.000		
	XP56	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP77	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP79	Klein	150.000	-50.000	100.000			
	XP81	Klein	150.000	-50.000	100.000			
	XP82	Klein	150.000	-50.000	100.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.200.000</b>	<b>-310.000</b>	<b>890.000</b>	<b>18.000</b>	<b>908.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2021</b>	XP02	Klein	150.000	-50.000	100.000	18.000		
	XP19	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP39	Middel	250.000	0	250.000			
	<b>Totaal</b>		<b>650.000</b>	<b>-130.000</b>	<b>520.000</b>	<b>18.000</b>	<b>538.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2022</b>	XP01	Klein	150.000	-50.000	100.000	18.000		
	XP38	Middel	250.000	0	250.000			
	<b>Totaal</b>		<b>400.000</b>	<b>-50.000</b>	<b>350.000</b>	<b>18.000</b>	<b>368.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2023</b>	XP12	Middel	250.000	-80.000	170.000	18.000		
	XP52	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP62	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP64	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP65	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP91	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP92	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP93	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP97	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	<b>Totaal</b>		<b>2.750.000</b>	<b>- 870.000</b>	<b>1.880.000</b>	<b>18.000</b>	<b>1.898.000</b>	<b>267.000</b>

Verv. Jaar	VRI-nr	Formaat	Gem. Kosten	Reductie	Kosten tot	Ov. kosten	Totaal	Budget
<b>2024</b>	XP47	Middel	250.000	0	250.000	18.000		
	<b>Totaal</b>		<b>250.000</b>	<b>0</b>	<b>250.000</b>	<b>18.000</b>	<b>268.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2025</b>	XP06	Middel	250.000	-80.000	170.000	18.000		
	XP63	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP75/XP95	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP98	Groot+	400.000	-130.000	270.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.250.000</b>	<b>- 400.000</b>	<b>850.000</b>	<b>18.000</b>	<b>868.000</b>	<b>267.000</b>
<b>EINDTOTAAL:</b>			<b>15.000.000</b>	<b>-3.130.000</b>	<b>11.870.000</b>	<b>316.000</b>	<b>12.186.000</b>	<b>€ 3.471.000</b>

Tabel 6 Vervangingskosten per VRI

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mogelijke tekorten of overschotten op de vervangingen van de VRI's per jaar.

Jaar	Budget (€)	Vervangingskosten (€)	Saldo (€)	Cumulatief (€)
<b>Eerder</b>	0	350.000	- 350.000	- 350.000
<b>2013</b>	267.000	1.570.000	- 1.303.000	- 1.653.000
<b>2014</b>	267.000	588.000	- 321.000	- 1.974.000
<b>2015</b>	267.000	548.000	- 281.000	- 2.255.000
<b>2016</b>	267.000	1.088.000	- 821.000-	- 3.076.000
<b>2017</b>	267.000	588.000	- 321.000	- 3.397.000
<b>2018</b>	267.000	1.528.000	-1.261.000	- 4.658.000
<b>2019</b>	267.000	1.078.000	- 811.000	- 5.469.000
<b>2020</b>	267.000	908.000	- 641.000	- 6.110.000
<b>2021</b>	267.000	538.000	- 271.000	- 6.381.000
<b>2022</b>	267.000	368.000	- 101.000	- 6.482.000
<b>2023</b>	267.000	1.898.000	- 1.631.000	- 8.113.000
<b>2024</b>	267.000	268.000	-1.000	- 8.114.000
<b>2025</b>	267.000	868.000	- 601.000	- 8.715.000
<b>Totaal</b>	<b>3.471.000</b>	<b>12.186.000</b>	<b>- 8.715.000</b>	

Tabel 7 Jaaroverzicht van de vervangingskosten en de budgetten

## Scenario 2: Voorgesteld Beleid

Bij scenario 2 wordt uitgegaan van het voorgestelde beleid. Vervanging van de VRI's gemiddeld om de 18 jaar. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn dat de VRI's hoogwaardig blijven. Dit betekent adequaat onderhoud en een goede monitoring en bewaking van de VRI's. In dit scenario is verder opgenomen om het onderhoud regionaal uit te gaan voeren en de verkeerslichten daarbij aan te sluiten op een nieuwe IVERA-centrale. Daarnaast is opgenomen om 1 keer per 5 jaar ook verkeerskundig onderhoud aan elke VRI te laten doen, omdat de actuele verkeerssituaties veranderen en we het verkeerskundig functioneren van een VRI op peil willen houden. Ook bij dit scenario zijn niet de mogelijke financiële voordelen van subsidies of het meeliften met reconstructies (MIW/MIR) meegenomen.

Bij elke vervanging wordt ook vooraf kritisch gekeken of de VRI nog wel noodzakelijk is op deze locatie. In het geval dat een VRI niet meer de beste oplossing is voor een kruising kunnen deze worden verwijderd. Wel zijn dan veelal andere civieltechnische aanpassingen nodig om het verkeer veilig af te wikkelen zonder verkeerslichten. De inschatting is dat dan de helft van het bedrag voor vervanging noodzakelijk is voor een eenmalige herinrichting van de kruising. Bij het schatten van de vervangingskosten zijn in scenario 2 bij kruispunt Oldenzaalsestraat-de Klomp ( XP40) zijn deze kosten meegenomen in de vorm van een reductie van 50%.

Voor het op peil houden van de kwaliteit van de bewaking en monitoring van de VRI's dient een eenmalige investering van 200.000 euro gedaan te worden. Het gaat hierbij om een investering in een (regionale) IVERA-centrale en het geschikt maken van alle VRI's voor IVERA. Op dit moment is er al een aantal VRI's hiermee uitgerust. De kosten voor het geschikt maken van alle VRI's kan over meerdere jaren worden verspreid. In dit scenario is er vanuit gegaan dat in komende 2 jaar alle VRI's op IVERA aangesloten worden en dat de bijdrage in een regionale IVERA centrale totaal worden geraamd op € 200.000

Er is geschat dat goed verkeerskundig onderhoud circa 3000 euro per VRI gaat kosten. Er wordt van 65 VRI's uitgegaan. Als aan elke VRI om de 5 jaar verkeerskundig onderhoud wordt uitgevoerd, dan betekent dit dat er gemiddeld aan 9 VRI's per jaar verkeerskundig onderhoud wordt uitgevoerd (ongeveer 2,5 keer per vervangingsperiode). Dit betekent dat er op jaarbasis een bedrag van 27.000 euro nodig is voor verkeerskundig onderhoud.

In onderstaande tabel staat per VRI en per jaar de geschatte vervangingskosten versus het beschikbare vervangingsbudget per jaar

Vervangingsjaar	VRI-nummer/naam	Formaat	Gem. Kosten VRI (€)	Reductie. Kabels (€)	Kosten VRI totaal (€)	Kosten Verk. Onderh. en CCS2-upgrade (€)	Totaal Kosten (€)	Budget (€)
<b>2014 - 2015</b>	XP42/43	Middel	250.000	0	250.000	54.000		
	XP40	Klein	150.000	-75.000 (Reductie i.v.m. verwijdering)	75.000	200.000 (IVERA)		
	<b>Totaal</b>		<b>400.000</b>	<b>-75.000</b>	<b>325.000</b>	<b>254.000</b>	<b>579.000</b>	<b>534.000</b>
<b>2016 -2017</b>	XP14	Groot+	400.000	0	400.000	54.000		
	<b>Totaal</b>		<b>400.000</b>	<b>0</b>	<b>400.000</b>	<b>54.000</b>	<b>454.000</b>	<b>534.000</b>
<b>2018</b>	XP24	Middel	250.000	0	250.000	27.000		
	<b>Totaal</b>		<b>250.000</b>	<b>0</b>	<b>250.000</b>	<b>27.000</b>	<b>277.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2019</b>	XP13	Middel	250.000	0	250.000	27.000		
	<b>Totaal</b>		<b>250.000</b>	<b>0</b>	<b>250.000</b>	<b>27.000</b>	<b>277.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2020</b>	XP27	Middel	250.000	0	250.000	27.000		
	XP54	Middel	250.000	0	250.000			
	XP37	Middel	250.000 (subsidie?)	0	250.000			
	<b>Totaal</b>		<b>750.000</b>	<b>0</b>	<b>750.000</b>	<b>27.000</b>	<b>777.000</b>	<b>267.000</b>

Vervangingsjaar	VRI-nummer/naam	Formaat	Gem. Kosten VRI (€)	Reductie. Kabels (€)	Kosten VRI totaal (€)	Kosten Verk. Onderh. en CCS2-upgrade (€)	Totaal Kosten (€)	Budget (€)
<b>2021</b>	XP10	Middel	250.000	0	250.000	27.000		
	XP20	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP53	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP73	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP80	Klein (dyn. busbaan)	150.000	-50.000	100.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.350.000</b>	<b>-350.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>27.000</b>	<b>1.027.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2022</b>	XP16	Middel	250.000	-80.000	170.000	27.000		
	XP17	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	XP18	Middel (Klein)	250.000	0	250.000			
	XP41	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	XP74	Groot	350.000	-110.000	240.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.450.000</b>	<b>-380.000</b>	<b>1.070.000</b>	<b>27.000</b>	<b>1.097.000</b>	<b>267.000</b>
	<b>2023</b>	XP08	Middel	250.000	0/?	250.000	27.000	
XP48		Klein (GOP)	150.000	0	150.000			
XP72		Middel (Groot)	250.000	-80.000	170.000			
<b>Totaal</b>			<b>650.000</b>	<b>-80.000</b>	<b>570.000</b>	<b>27.000</b>	<b>597.000</b>	<b>267.000</b>

Vervangingsjaar	VRI-nummer/naam	Formaat	Gem. Kosten VRI (€)	Reductie. Kabels (€)	Kosten VRI totaal (€)	Kosten Verk. Onderh. en CCS2-upgrade (€)	Totaal Kosten (€)	Budget (€)
<b>2024</b>	XP04	Middel	250.000	-80.000	170.000	27.000		
	XP09	Middel	250.000	0	250.000			
	XP22 (overbodig?)	Middel (Klein)	250.000	0	250.000			
	XP29	Middel	250.000	0	250.000			
	XP30	Middel	250.000	0	250.000			
	XP32	Groot (Middel)	350.000	-110.000	240.000			
	XP76	Klein	150.000	-50.000	100.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.750.000</b>	<b>-240.000</b>	<b>1.510.000</b>	<b>27.000</b>	<b>1.537.000</b>	<b>267.000</b>
<b>2025</b>	XP11	Groot	350.000	-110.000	240.000	27.000		
	XP25	Middel	250.000	0	250.000			
	XP45	Middel	250.000	0	250.000			
	XP49	Klein	150.000	0	150.000			
	XP78	Middel	250.000	-80.000	170.000			
	<b>Totaal</b>		<b>1.250.000</b>	<b>-190.000</b>	<b>1.060.000</b>	<b>27.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>267.000</b>
<b>EINDTOTAAL:</b>			<b>8.500.000</b>	<b>-1.315.000</b>	<b>7.185.000</b>	<b>524.000</b>	<b>7.709.000</b>	<b>3.204.000</b>

Tabel 8: vervangingskosten per VRI

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mogelijke tekorten of overschotten op de vervangingen van de VRI's per jaar.

Jaar	Budget (€)	Vervangingskosten (€)	Saldo (€)	Cumulatief (€)
2013	0	0	0	0
2014-2015	534.000	579.000	- 45.000	-45.000
2016-2017	534.000	454.000	+80.000	+35.000
2018	267.000	277.000	-10.000	+25.000
2019	267.000	277.000	-10.000	+15.000
2020	267.000	777.000	-510.000	-495.000
2021	267.000	1.027.000	-760.000	- 1.255.000
2022	267.000	1.097.000	-830.000	- 2.085.000
2023	267.000	597.000	-330.000	- 2.415.000
2024	267.000	1.537.000	-1.270.000	- 3.685.000
2025	267.000	1.087.000	- 820.000	- 4.505.000
<b>Totaal</b>	<b>3.204.000</b>	<b>7.709.000</b>	<b>- 4.505.000</b>	

Tabel 8: Jaaroverzicht van de vervangingskosten en de budgetten

## Conclusie

Het kiezen voor het verlengen van de vervangingsduur van de VRI's zorgt er voor dat het tekort tot en met 2025 met een goede 4,2 miljoen euro wordt teruggebracht. (scenario 1 heeft een tekort van € 8.715.000,- en scenario 2 heeft een tekort van € 4.505.000,-). Per jaar is dit omgerekend een goede 350.000,- euro. Beide scenario's leveren nog steeds grote tekorten op voor de periode van 2020 tot 2025. Bij scenario 2 wordt tot en met 2019 binnen het budget gebleven. Op dit moment is er maar 267.000 euro per jaar beschikbaar voor vervangingen. Hiervoor kan net een VRI van gemiddelde grootte vervangen worden en kan op basisniveau verkeerskundig onderhoud worden gedaan. Met een goede 60 VRI's waarvoor de gemeente verantwoordelijk is voor het goed functioneren, is dat erg weinig.

Bij het schatten van de verwachte kosten in relatie tot het beschikbare budget zijn eventuele financiële voordelen door het combineren van de werkzaamheden met MIW/MIR-projecten nog niet meegenomen. Ook de besparing door het mogelijk verwijderen van VRI's zijn niet meegenomen. Hierdoor kan het tekort in de praktijk duidelijk lager zijn.

Ook dient er opgemerkt te moeten worden dat er in de periode tot 2025 er de noodzaak kan ontstaan om nieuwe VRI's in Enschede aan te leggen. Dit is buiten deze budgetten gelaten.

Om ook in de periode van 2020 tot en met 2025 geen tekorten te hebben is er dan jaarlijks minimaal nog ruim €500.000 extra budget nodig waarbij al uitgegaan is van enige spreiding/uitstel van VRI's in deze periode. Een nieuw op te stellen vervangingsplan in 2019 voor de periode 2020-2030 kan hierover meer duidelijkheid en informatie verschaffen.

### **Risico's voor verkeersveiligheid en de doorstroming**

In de huidige situatie is de kwaliteit van de VRI's nog goed. Hierdoor wordt er ook ruimte gezien om de levensduur van de VRI's te verlengen. De verwachting is niet dat er gelijk flink op de kwaliteit ingeboekt gaat worden, **onder de voorwaarde dat we onderhoudsniveau op peil houden.**

Een daling van de technische staat van een VRI betekent namelijk meer uitval van de VRI, onnodig wachten, vaker hinder van reparaties voor het verkeer, meer drukknoppen en lussen die kapot gaan, dus slechtere regelingen, etc. Bij al deze gebeurtenissen verwerkt een VRI minder verkeer en dit leidt dus tot een slechtere doorstroming. Een slechtere doorstroming kan ook leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid; de kans op onveilig verkeersgedrag neemt toe (roodlichtnegatie, slechter overzicht van de kruising, e.d.).

Een daling van de functionele staat van een VRI betekent o.a. onnodig wachten, geen actuele (eerlijke) verdeling van groen over de richtingen (hierdoor grote verschillen in wachtrijen), verminderde monitoring van storingen (storingen worden niet of later herkend), langere wachttijden voor het langzame verkeer, etc. Ook dit leidt tot een verminderde doorstroming en de kans op verkeersonveilige situaties neemt toe.

Ook zal het niet meer mogelijk zijn om verbeteringen (innovaties) door te voeren zonder de automaten te upgraden.

## **Bijlage 1: Checklist**

### **De Categorieën:**

#### **Leeftijd verkeersregelautomaat**

De leeftijd van de verkeersautomaten komt uit de bedrijfsmiddelen registratie van de VRI's. De lijst is gecorrigeerd voor 2012 (recente vervangingen).

#### **Leeftijd buiteninstallatie**

Onder de categorie 'leeftijd buiteninstallaties' is onderscheid gemaakt tussen armaturen, kabels en drukknoppen. De lijst is nagelopen. De belangrijkste vraag hierbij was of tijdens de laatste vervanging de armaturen, kabels en drukknoppen mee vervangen zijn. Is het antwoord nee, dan is de schatting dat de leeftijd hiervan in ieder geval de leeftijd van de verkeersautomaat plus 15 jaar is.

Drukknoppen zijn buiten gecontroleerd en er bleken 3 verschillende typen te zijn. Op dit moment zijn ze genoemd: 'nieuw, oud en ouder'.

#### **Type verlichting**

Om het type verlichting te bepalen is in eerste instantie ook de bedrijfsmiddelenregistratie gebruikt. De kolom bedrijfsspanning is hiervoor gebruikt. Een bedrijfsspanning van 230 Volt betekent halogeenlampen of verouderde leds. Een bedrijfsspanning van 42 Volt betekent modernere en energiezuinige leds.

#### **Soort lampbewaking**

Om het type lampbewaking te bepalen is ook de bedrijfsmiddelenregistratie gebruikt. Een bedrijfsspanning van 42 Volt betekent dat in ieder geval de lampbewaking per lamp is geregeld. Een bedrijfsspanning van 230 Volt betekent niet dat altijd de lampbewaking per armatuur is geregeld. Een aantal heeft al wel lampbewaking per lamp. Om deze er uit te filteren is de lijst doorgenomen.

#### **Type ontsluiting**

Het type ontsluiting komt ook uit de bedrijfsmiddelenregistratie. Er is onderscheid gemaakt tussen ontsluiting via de gewone telefoonlijn, via MDSL en via GPRS/UMTS. MDSL is het gewenste type ontsluiting (+). GPRS/UMTS is minder gewenst in verband met de hogere kosten (-). De oude telefoonlijn is minst gewenste situatie (--)

#### **Gewenste performance**

Voor de categorie 'gewenste performance' is in kaart gebracht of de VRI al op de KWC is aangesloten en of de VRI al onderdeel uitmaakt van VIP. Zo niet, dan is de vraag gesteld of dit wel wenselijk zou zijn. Hieruit bleek dat eigenlijk al de belangrijke VRI's in de gemeente Enschede al aangesloten zijn op de KWC en onderdeel zijn van VIP-systeem. De enige uitzondering is kruispunt xp42/43 (Molenstraat-Oldenzaalsestraat-Hoge Bothof). Een aantal andere kruisingen is ook nog geen onderdeel van de KWC of VIP

#### **Nulinspectie**

In de categorie nulinspectie wordt een rangschikking gemaakt tussen de verschillende VRI's. Komt een VRI slecht uit de nulinspectie dan kan een VRI eerder in aanmerking komen voor vervanging. Op dit moment zijn er nog geen nulinspecties uitgevoerd. Dus deze categorie wordt nu nog niet gebruikt.

## **Uniformiteit Overig**

### **Storingen kabelwerk**

De storingen op het kabelwerk zijn opgespoord door gebruik te maken van de storingsrapporten van PEEK. Per kruising worden hierin de storingen bijgehouden. De kabelstoringen vallen onder de categorie lus/voertuigdetectie. De storingsrapporten van 2012 en 2013 (tot en met week 17) zijn doorgelopen.

### **Verkeerskundig belang**

Voor het vaststellen van het verkeerskundig belang van de verschillende VRI's is gebruik gemaakt van de al aanwezige categorisatie uit het vervangingsplan. Hierbij worden de VRI's in vier-verschillende categorieën onderverdeeld. Een VRI in de categorie 1 hoort tot de groep van VRI's met het grootste verkeerskundig belang en categorie 4 is een vri met verkeerskundig het minste belang.

### **Overige redenen:**

- meeliften bij toekomstige werkzaamheden
- overbodigheid van de VRI (verkeerstechnisch)
- toekomstige ontwikkelingen (nieuwe performance, netwerkregelingen, communicatie met voertuigen, etc.)

## Bijlage 2: Ingevulde Checklist voor alle VRI's in Enschede

### Totaaloverzicht

VRI-nummer [Xpxx]	Leeftijd VRA [jaar]	Verkeerskundig Belang	Leeftijd Buiteninstallatie			Verouderde Leds of halogeen lampen ?	Lamp bewaking per lamp	Type ontsluiting	Gewenste Performance/aanwezige performance?			Nulinspectie	Uniformiteit Overig	Storingen op kabelwerk [#]
			Oude Armatuur	Oude Kabels	Drukknop [Nieuw, Oud en Ouder]				KWC?	VIP?	Slechtste 20%: -- 20-40%: - 40-60%: 0 60-80%: + 80-100%: ++			
	Peildatum (31-12-2011)	Categorie 1,2,3,4	Ja/nee	Ja/nee	Nieuw/Oud/Ouder	Ja/nee	Ja/nee	Telefoon: -- MDSL: + GPRS/UMTS: -	KWC?	VIP?	-- 20-40%: - 40-60%: 0 60-80%: + 80-100%: ++		Periode 2012 – april 2013	
									Ja/nee/onnodig	Ja/nee/onnodig	--/0/+/>++			
XP01 (lanelicht)	2	2	Nee	Nee	Nvt	Nee	nvt	MDSL	onnodig	onnodig				
XP02 (Buslijn)	3	2	Nee	Nee	Nvt	Nee	nvt	MDSL	onnodig	onnodig				
XP04	6	1	Nee	Nee	Oud	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja				
XP05 (provincie)	Onbekend	4												
XP06	Vervangen	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			2	
XP08	7	1	?	?	Fiets: nieuw voet: oud	nee	Ja	MDSL	Ja	Ja				
XP09	6	1	Ja	Ja	Fiets: lus voet: oud	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			2	
XP10	11	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja				
XP11	5	1	?	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			1	

XP12	1	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP13	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus voet: ouder	Ja	?	MDSL	Ja	Ja			
XP14	11	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja	Ja			3
XP16	8	3	Nee	Nee	Oud	Nee	Ja	MDSL	Ja/Nee	Ja			
XP17	8	2	Nee	Nee	fiets: lus voet: oud	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP18	8	2	Ja	Ja	ouder (fiets: 1x nieuw)	Ja	?	MDSL	Ja	Ja			
XP19	3	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP20	9	2	Ja	Nee	fiets: lus voet: ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja	Ja			2
XP22	6	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	Telefoon	Ja/Nee	?/Nee			
XP24	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus voet: ouder	Ja	?	Telefoon	Ja/Nee	Ja/Nee			
XP25	5	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP26	3	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP27	10	1	Ja	Ja	Geen	Ja	Nee	GPRS	Ja	Ja			
XP29	6	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja			
XP30	6	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja			
XP31 (GOP)	17	3	Ja	Nee	Ouder	Ja	Nee	Geen	Onnodig	Onnodig			
XP32	6	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			1
XP34 (Provinci e)	Onbeken d	4					Nvt	-	-	-			
XP35	4	3	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja/Nee			
XP37	11	1	Ja	Ja	fiets: lus voet: ouder	Ja	?	MDSL	Ja	Ja			
XP38	2	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP39	3	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP40	15	3	Ja	Ja	Klein oud rond	Ja	?	Telefoon	Onnodig	Onnodig			

XP41	8	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja			
XP42/43	14	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja/Nee	Ja/Nee			1
XP45	5	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP47	VRA vervangen in 2012	2	Nee	Ja	Nieuw	Ja?	?	MDSL	Ja	Ja			
XP48 (GOP)	7	3	Ja	Ja	Oud	Nee	Ja	Telefoon	Onnodig	Ja/Nee			
XP49	5	2	Ja	Ja	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP52	1	2	Ja	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP53	9	1	Ja	Nee	fiets: lus voet: ouder	Ja?	?	MDSL	Ja	Ja			3
XP54	10	3	Ja	Nee	fiets: lus voet: ouder	Ja?	Nee	MDSL	Ja	Ja/Nee			2
XP56	4	2	Nee	Nee	Geen	Nee	Ja	Telefoon? GPRS?	Nee/Nee	Ja			
XP62	1	1	Ja	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			1
XP63	Vervangen in 2013	1	Ja	Nee	Nieuw	Nee	?	MDSL	Ja	Ja			1
XP64	1	2	Ja	Nee	Nvt	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP65	1	2	Ja	Nee	Nvt	Nee	Ja	MDSL	ja	Ja			
XP72	7	2	Nee	Nee	Voet: vierkant klein fiets:nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja/Nee			
XP73	11	2	Nee	Nee	fiets: nieuw voet: oud	Nee	?	MDSL	Ja	Ja			
XP74	8	2	Nee	Nee	fiets: lus voet: oud	?	?	MDSL	Ja	Ja/Nee			
XP75	11 Najaar 2013 vervangen	2	Ja	Ja		Nee	Nee	GPRS	Ja	Ja/Nee			1
XP76	6	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			

XP77	4	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP78	5	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja			1
XP79 (laneligths)	4	2	Nee	Nee	Nvt	Nee	Nvt	GPRS	Onnodig	Onnodig			
XP80 (dyn. Busbaan)	10	3	Nee	Nee	Nvt		Nee	Telefoon	Onnodig	Onnodig			
XP81	4	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja/Nee			
XP82	4	2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja/Nee			
XP91	1	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP92	1	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			
XP93	1	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			1
XP97	1	1	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	GPRS	Ja	Ja			
XP98		2	Nee	Nee	Nieuw	Nee	Ja	MDSL	Ja	Ja			1

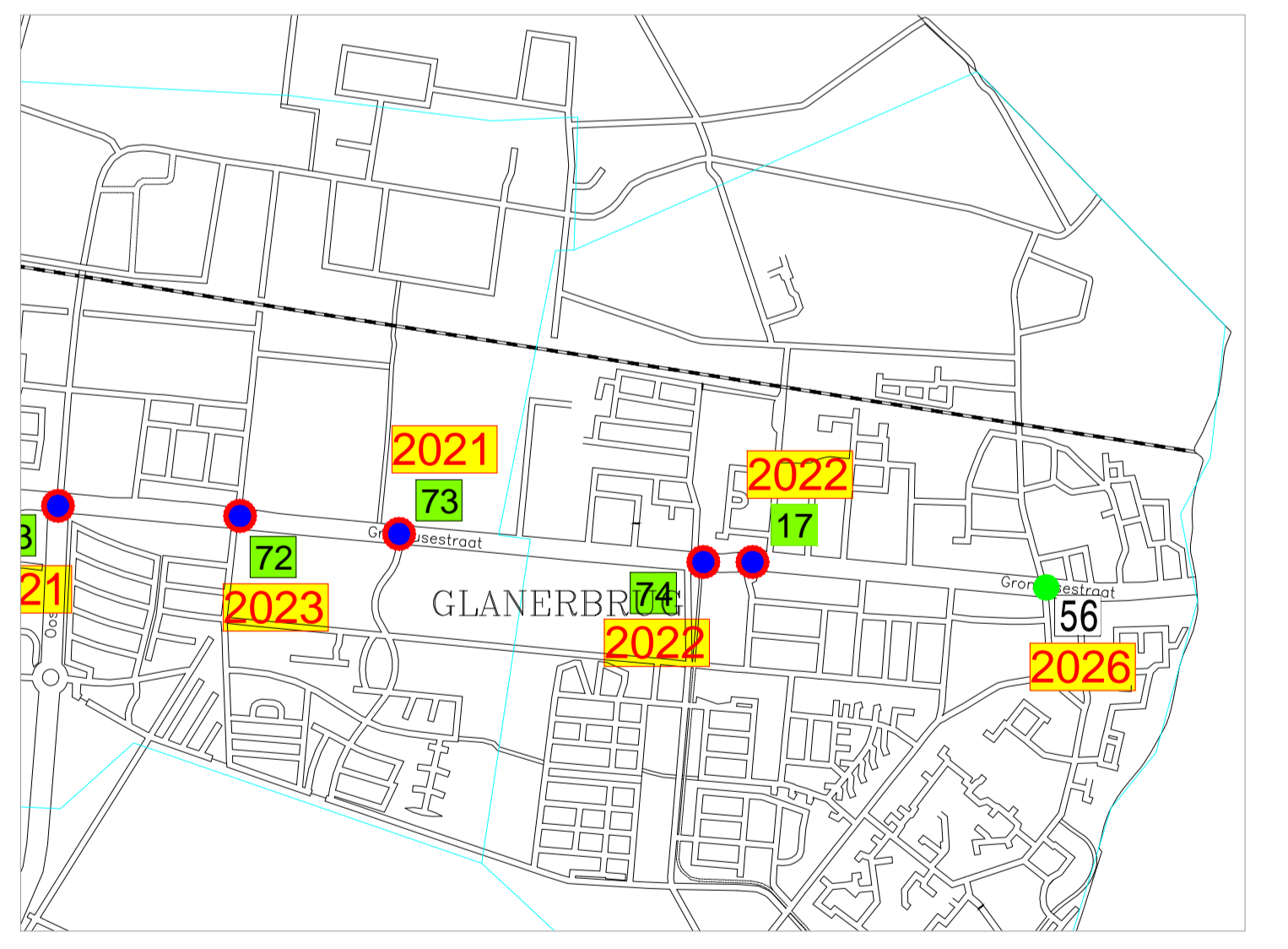
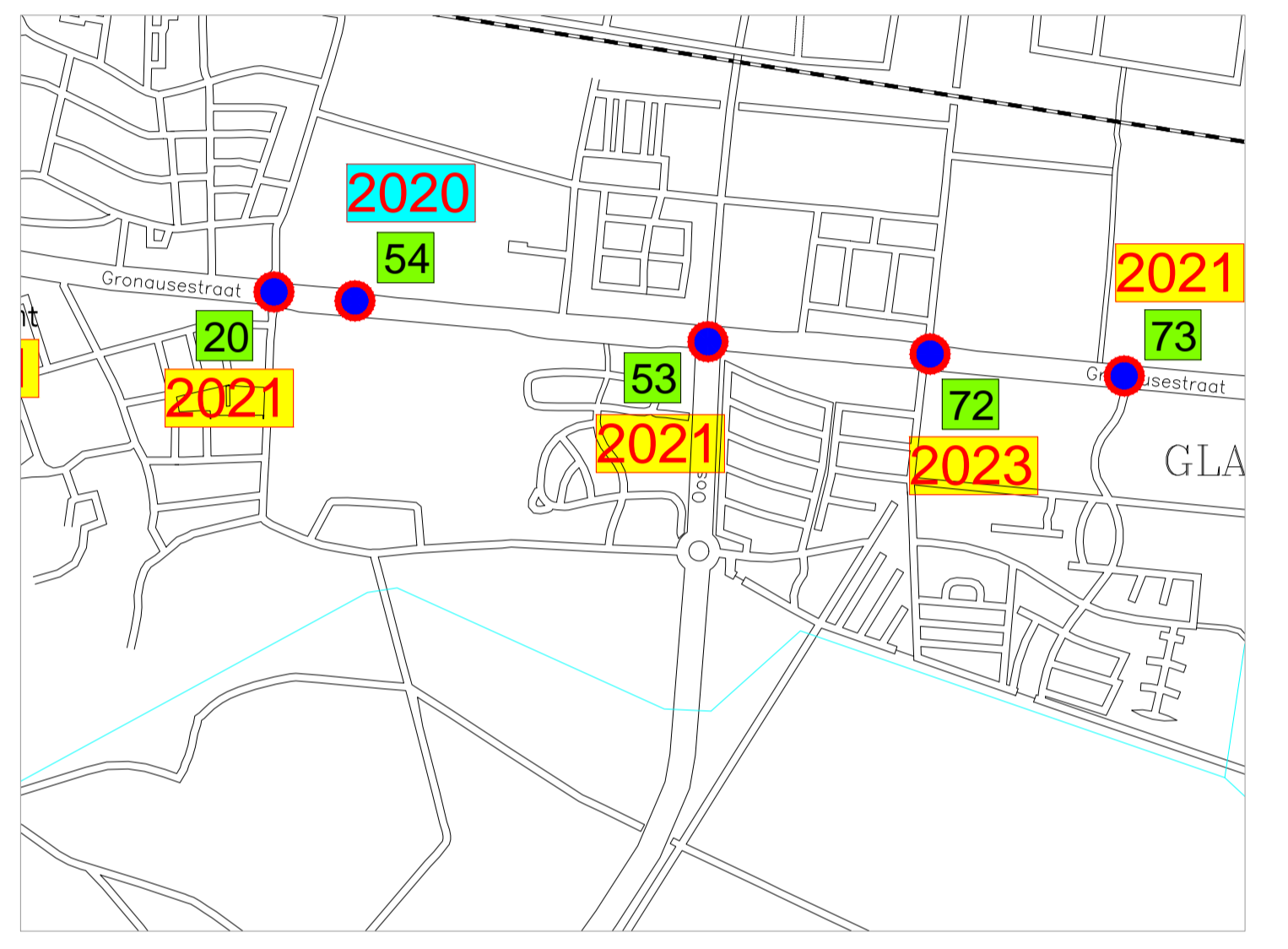
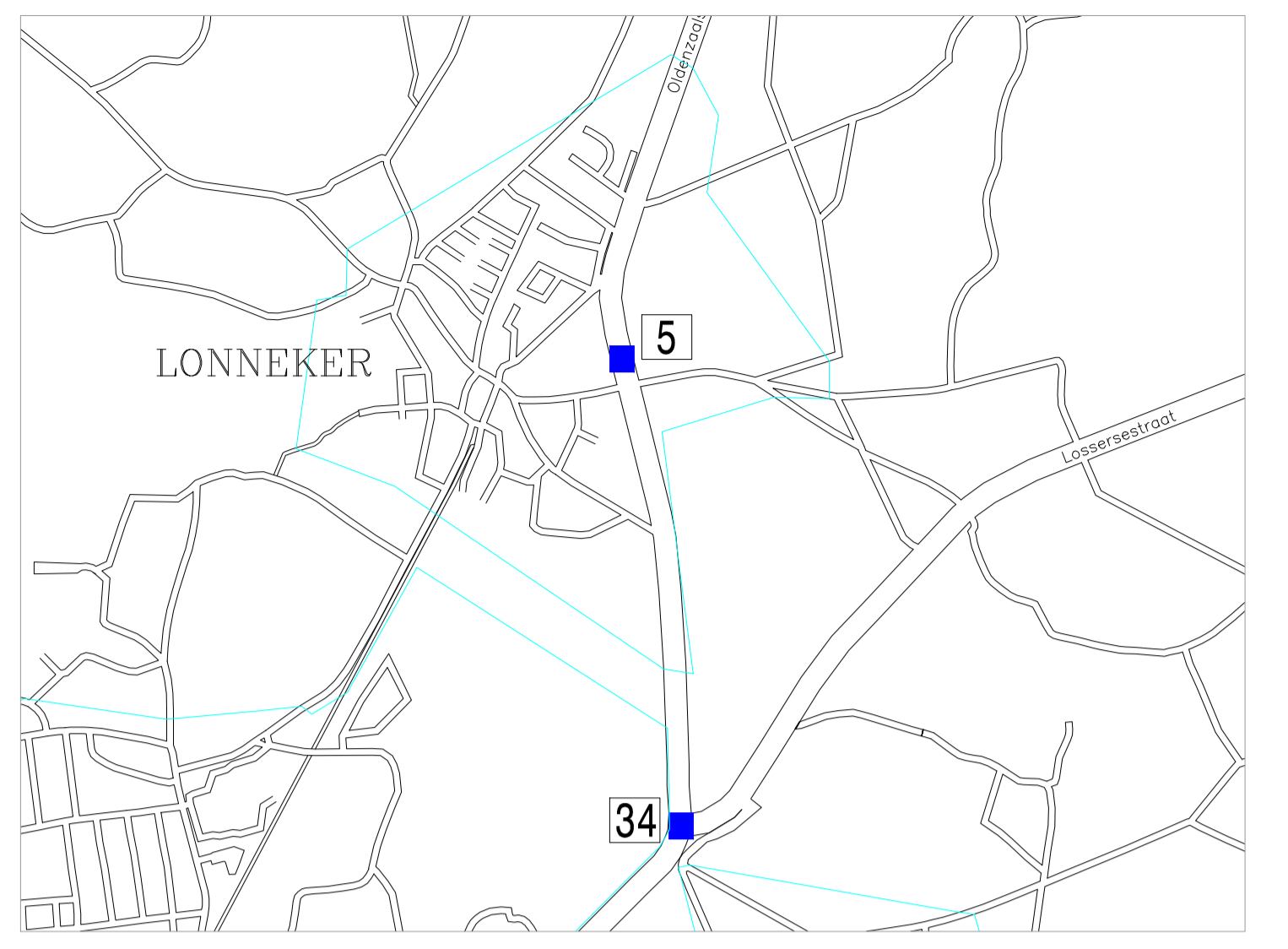
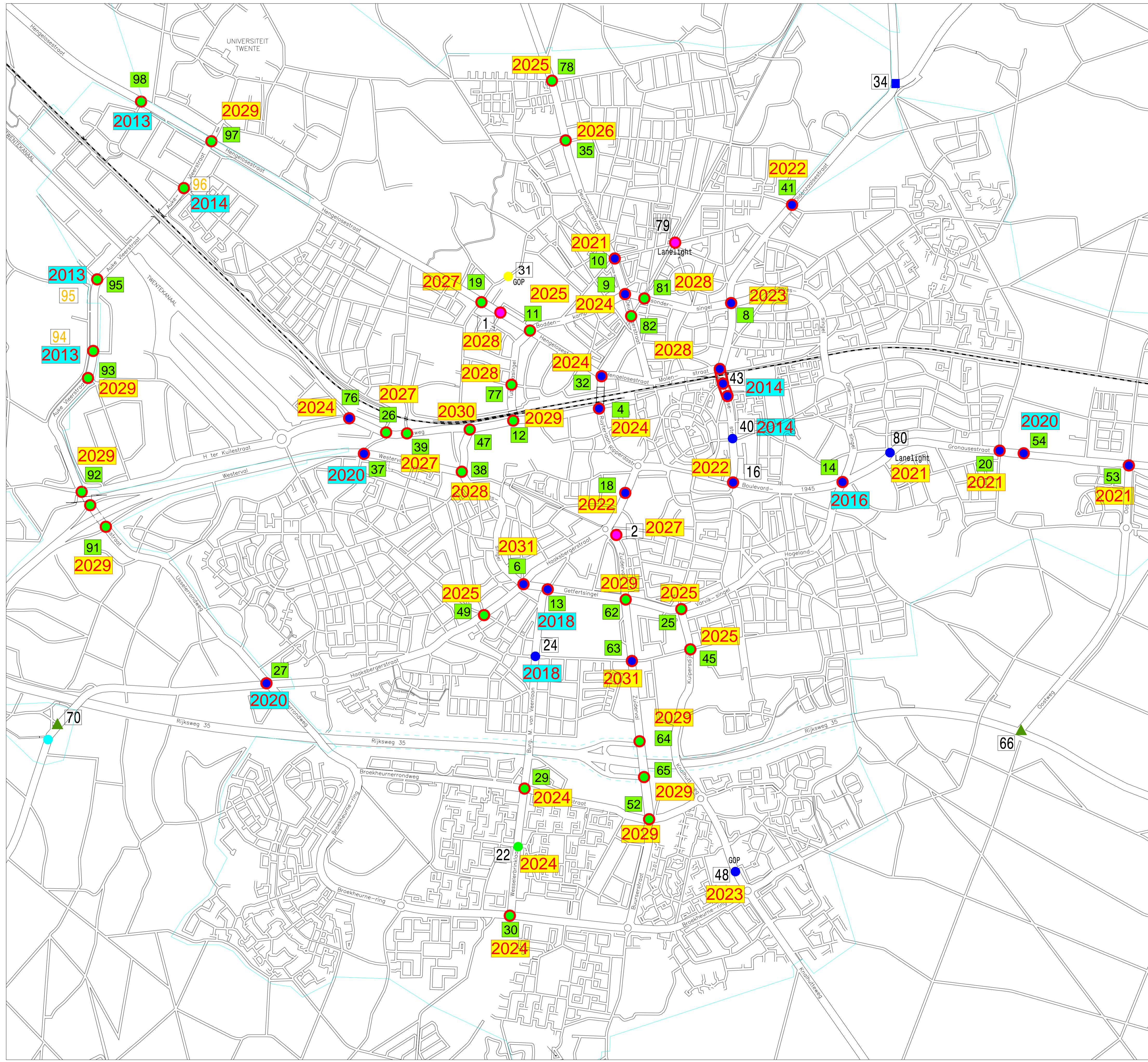
## Rangschikking van de 10 meest verouderde VRI's van de gemeente Enschede

Ranking (jaar)	VRI- nummer [Xpxx]	Leeftijd VRA [jaar]	Verkeers- kundig Belang	Leeftijd Buiteninstallatie			Verouder de Leds of halogeen lampen?	Lamp Bewa- king per lamp	Type ontsluiting	Gewenste Performance/aanwezig performance?		Storingen op kabel- werk
				Oude Armatuur	Oude Kabels	Drukknop [Nieuw/Oud/ en Ouder]				KWC	VIP	
		<i>Peildatum (31-12-2011)</i>	<i>Categorie 1,2,3,4</i>						<i>Telefoon: -- MDSL: + GPRS/UMTS: -</i>			<i>Aantal (2012-april 2013)</i>
				<i>Ja/nee</i>	<i>Ja/nee</i>	<i>Nieuw/Oud/Ouder</i>	<i>Ja/nee</i>	<i>Ja/nee</i>		<i>Ja/nee/ onnodig</i>	<i>Ja/nee/ onnodig</i>	<i>#</i>
1	XP31 (GOP)	17	4	Ja	Nee	Ouder	Ja	Nee	Geen	Onnodig	Onnodig	
2	XP42/43	14	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja/Nee	Ja/Nee	1
3	XP40	15	3	Ja	Ja	Ouder?	Ja	?	Telefoon	Onnodig	Onnodig	
4	XP24	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus Voet: Ouder	Ja	?	Telefoon	Ja/Nee	Ja/Nee	
5	XP14	11	2	Ja	Ja	Ouder	Ja	Nee	MDSL	Ja	Ja	3
6	XP27	10	1	Ja	Ja	Geen	Ja	Nee	GPRS	Ja	Ja	
7	XP75	11	2	Ja	Ja	?	Nee	Nee	GPRS	Ja	Ja/Nee	1
8	XP54	10	3	Ja	Nee	Fiets: lus Voet: Ouder	Ja?	Nee	MDSL	Ja	Ja/Nee	2
9	XP37	11	1	Ja	Ja	Fiets: lus Voet: Ouder	Ja	?	MDSL	Ja	Ja	
10	XP13	11	2	Ja	Ja	Fiets:lus Voet: Ouder	Ja	?	MDSL	Ja	Ja	

### Bijlage 3: Overzicht van de geregelde kruisingen.

XP-nummer:	Straatnamen (kruising)
1	Hengelosestraat - van Lochemlaan lanelights
2	Zuiderval - Wooldriksweg (Waarschuwinglichten busbaan)
4	de Ruyterlaan – Parkweg-Stationsplein
5	Oldenzaalsestraat – Lonneker molenweg / (VRI prov. Overijssel)
6	Haaksbergerstraat – Singels
8	Oldenzaalsestraat – Singels
9	Deurningerstraat – Singels
10	Deurningerstraat – Roomweg
11	Hengelosestraat – Singels
12	Parkweg – Tubantiasingel
13	Burg. M.v.Veenlaan – Singels
14	Gronausestraat – Singels
16	Boulevard – Oldenzaalsestraat
17	Gronausestraat – Zwarteweg
18	Haaksbergerstraat – MST
19	Hengelosestraat – Goolkatenweg
20	Gronausestraat – Esmarkerrondweg
22	Wesselerbrinklaan - Het Lang
24	Burg. M.v.Veenlaan - Weth. Beversstraat
25	Kuipersdijk – Varviksingels
26	Parkweg - H. ter Kuilestraat
27	Haaksbergerstraat – Usselerrondweg
29	Burg. M. v. Veenlaan – Vlierstraat
30	Wesselerbrinklaan – Broekheurnering
31	Roesingkleekweg GOP
32	Hengelosestraat - de Ruyterlaan
34	Oldenzaalsestraat – Lossersestraat (VRI Prov. Overijssel).
35	Deurningerstraat – Lijsterstraat
37	Westerval – Parkweg
38	Westerval – Singels
39	Parkweg - Lamb. Buddestraat
40	Oldenzaalsestraat - de Klomp
41	Oldenzaalsestraat – Potsweg
42/43	Oldenzaalsestraat - Molenstraat - Hoge Bothofstraat
45	Kuipersdijk - J.J. van Deinselaan
47	Volksparksingel – Parkweg
48	Knalhutteweg - Veldhoflanden (GOP)
49	Haaksbergerstraat - B.W ter Kuilestraat
52	Buurserstraat – Vlierstraat
53	Gronausestraat – Oostweg –Euregioweg
54	Gronausestraat – Miro
56	Gronausestraat – Kerkstraat
62	Zuiderval – Singels

63	Zuiderval - Weth. Beversstraat
64	Zuiderval - Noordelijke op-/afrit RW35
65	Zuiderval - Zuidelijke op-/afrit RW35
72	Gronausestraat- Dolphiaweg
73	Gronausestraat – Esmarkelaan
74	Gronausestraat – Heidevlinder
76	Kanaalstraat - Hendrik ter Kuilestraat
77	Tubantiasingel – Schuttersveld – Goolkatenweg
78	Deurningerstraat – Horstlindelaan-Vanekerstraat
79	Roomweg (laneligths)
80	Dynamische busbaan HOV-Oost
81	Busbaan Lasondersingel
82	Busbaan Deurningerstraat
91	Afinkstraat – Westerval – H. ter Kuilestraat
92	Auke Vleerstraat – Westerval – Afinkstraat (op-/afritten)
93	Auke Vleerstraat - Tweekeler-es
94	Hanlostraat - Auke Vleerstraat
95	Transportcentrum - Auke Vleerstraat
97	Hengelosestraat - Auke Vleerstraat
98	Hengelosestraat - Capitoel - Bosweg.



### VRI's Gemeente Enschede

- EC-2
- EC-1
- AD580
- MINI-EC-2
- MDSL-router / GPRS
- N.t.b.
- Provincie
- ▲ RWS
- 2014 VRI vervanging tot 2020
- 2024 VRI vervanging na 2020
- 10 VRI met KWC

POSTADRES  
Postbus 20  
7500 AA Enschede

BEZOEKADRES  
Hengelosestraat 51

TELEFOON  
14 0 53

Aan de Gemeenteraad

DATUM  
25 maart 2014

ONS KENMERK

BEHANDELD DOOR  
J. Bloem

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

DOORKIESNUMMER  
(053) 481 8229

ONDERWERP  
Financiële Foto 2014

Geachte leden van de Raad,

Hierbij ontvangt u conform de afspraken uit de Integrale Planning en Control Cyclus de Financiële Foto 2014. Het doel van de Financiële Foto is om de Raad vroegtijdig een beeld te geven van de financiële stand van zaken van de gemeente Enschede. De Financiële Foto is informatief bedoeld en dient niet voor besluitvorming. Bij de Kadernota ("Enschede Kiest") en Programmabegroting maakt de Raad een integrale afweging.

De Financiële Foto geeft een globaal beeld van de budgettaire situatie van de gemeente. In 2014 kunnen de Raadsfracties de Financiële Foto benutten als financiële onderlegger voor de coalitie onderhandelingen.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,  
de Secretaris,                      de Burgemeester,

(M.J.M. Meijs)

(P.E.J. den Oudsten)

Bijlage: Financiële Foto 2014

# Financiële Foto 2014 (Enschede Heeft)

---

## 1 Inleiding

Het doel van de Financiële Foto is om de Raad vroegtijdig een beeld te geven van het financieel meerjarig kader van de gemeente Enschede. De Financiële Foto is informatief bedoeld en dient niet voor besluitvorming. De Financiële is het startpunt voor de besluitvorming in de Kadernota en Programmabegroting 2014-2018.

### *Leeswijzer*

Bij de indeling van de Financiële Foto is zo veel mogelijk aangesloten bij de afspraken die in het kader van het Strategisch Sturen Met Programma's zijn gemaakt. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de onzekerheid over de budgetten die de gemeente vanaf 2015 ontvangt. Tegen die achtergrond moet het middelenkader gelezen worden. In 2.2. staat een overzicht van het structureel en incidenteel middelenkader. In 2.3 geeft de Financiële Foto een overzicht van de bezuinigingen die in de Keuzenota en Programmabegroting 2014-2018 zijn opgenomen. Paragraaf 2.4 is een actualisatie van de effecten van de bezuinigingen van het Rijk. In 2.5 staat een overzicht van risico's.

## 2 Stand van zaken middelenkader

### 2.1 Onzekerheden over budgetten en risico's in 2015

Op het moment dat de Financiële Foto uitkomt, beschikt de gemeente nog niet over voldoende betrouwbare gegevens om een volledige inschatting te maken van het financieel middelenkader en de risico's vanaf 2015. Dit komt met name door de volgende ontwikkelingen:

- De budgetten voor de nieuwe taken in het sociaal domein worden nog nader bekend gemaakt in de meicirculaire 2014.
- De risico's die gepaard gaan met de decentralisaties kunnen na de meicirculaire gekwantificeerd worden en worden daarmee opgenomen in het weerstandsvermogen. In de Programmabegroting 2015-2018 moet de gemeente bij het bepalen van de vereiste weerstandscapaciteit rekening houden met de risico's in het sociaal domein. Dit kan betekenen dat ook bestaande reserves heroverwogen kunnen worden. In de Jaarrekening 2013, die in mei 2014 verschijnt, komt een actueel beeld beschikbaar van de stand van de reserves en voorzieningen, het rekeningresultaat 2013 en het Meerjaren Perspectief Grondbedrijf (MPG).
- Herverdelingseffecten: Het Rijk ontwikkelt momenteel een nieuw model voor de verdeling van middelen in het Gemeentefonds en in het landelijk budget Bundeling Uitkeringen Inkomensvoorzieningen aan Gemeenten (BUIG). Met name de herverdeeffecten uit het budget BUIG kunnen voor individuele gemeenten fors zijn. Afhankelijk van de keuze kunnen deze oplopen tot 20% negatief.
- Enschede heeft bezwaar gemaakt tegen de verhoging van het eigen risico in de Meerjarige Aanvullende Uitkering (MAU). De uitkomst van deze procedure heeft financiële consequenties. Uitgangspunt in de Financiële Foto is dat Enschede geen aanvullend tekort op het budget BUIG heeft vanaf 2016.

Tegen de achtergrond van deze risico's en onzekerheden, moet het middelenkader in paragraaf 2.2 worden gelezen.

### 2.2 Overzicht ontwikkelingen middelenkader

Bij het opstellen van middelenkader van de Financiële Foto worden ieder jaar consequent de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Knelpunten worden alleen in het middelenkader opgenomen als deze **onontkoombaar en onuitstelbaar** zijn.
- Rijksbezuiniging worden niet automatisch vanuit de algemene middelen gecompenseerd.
- Verlies van omzet wordt niet automatisch vanuit algemene middelen aangevuld.

Met deze uitgangspunten ontstaat het middelenkader zoals in de onderstaande tabel weergegeven. Voor een sluitende meerjarenbegroting 2015-2018 zal dekking gevonden moeten worden voor 1,7 miljoen euro in 2015 en 0,6 miljoen vanaf 2018. De invulling hiervan geschiedt in de Kadernota en Programmabegroting 2014-2018.

Bedragen in miljoen euro's	2015	2016	2017	2018
Loon/prijsbijstellingen, treasury, lokale lasten	0,4	0,4	0,5	0,5
Netto mutatie Gemeentefonds	1,8	3,8	3,8	0,5
Structurele knelpunten	-1,4	-1,6	-1,6	-1,6
<b>Subtotaal structureel middelenkader</b>	<b>0,8</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,6</b>
Incidentele knelpunten	-2,5	0,0	0,0	0,0
<b>Totaalbeeld</b>	<b>-1,7</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,6</b>

#### Loon/prijsbijstellingen, treasury en lokale lasten

##### *Loonprijsbijstellingen:*

- **Prijsindexatie (-1,9 miljoen euro):** Op basis van de inflatieprognose van het CPB wordt een prijsindexatie van 2% toegepast, waarvoor ca. 1,9 miljoen euro nodig is.
- **Loonindexatie (0 euro):** Aangezien de lopende cao-onderhandelingen geen perspectief bieden op loonstijging is een loonontwikkeling van 0% het uitgangspunt bij de indexatie voor lonen.
- **Bijstelling budgetten loonkosten (-1,0 miljoen euro):** Als gevolg van een krimpende organisatie waarin een reguliere "in-door-en uitstroom" ontbreekt is het voor de organisatie niet meer mogelijk om de groei van periodiek-effecten voor het personeel binnen de reguliere personele begroting op te vangen. Per saldo zorgt dit voor een structureel nadeel van 1 miljoen euro.
- **Inzet stelpost loon-prijscompensatie (+2,8 miljoen euro):** In de stelpost loon-prijscompensatie is standaard 2,8 miljoen euro gereserveerd om loon- en prijsstijgingen op te vangen.
- De bovengenoemde kostenstijgingen kunnen uit grotendeels uit de stelpost loon-prijscompensatie gedekt worden. Per saldo resteert een tekort van **-0,1 miljoen euro**.

##### *Treasury*

De uitkeringen vanuit de decentralisaties worden in de meicirculaire 2014 bekend gemaakt. De omvang van deze budgetten heeft een grote invloed op de liquiditeitspositie van de gemeente en daarmee ook de verwachte financieringsbehoefte. Na het verschijnen van de meicirculaire wordt het treasury kader geactualiseerd. In de Financiële Foto staat het financieel effect van het treasurykader daarom vooralsnog op 0 euro.

##### *Lokale lasten*

Conform het huidige coalitie akkoord kan de opbrengst van lokale lasten verhoogd worden met het inflatiepercentage van 2%. Dit levert 640.000 euro op. Dit is een voorzichtige inschatting, waarbij rekening wordt gehouden met het effect van leegstand op de ozb-opbrengst. Naast de toename, moet er voor 116.000 euro lagere opbrengst afgeraamd worden, o.a. vanwege het schrappen van het voornemen tot het heffen van toeristenbelastingen. Per saldo wordt een opbrengststijging lokale lasten van 524.000 euro geraamd. Afgerond is dat **+0,5 miljoen euro**.

## Loon/prijsbijstellingen, treasury en lokale lasten

Bedragen in miljoen euro's	2015	2016	2017	2018
Loon/prijsbijstellingen	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Treasury	PM	PM	PM	PM
Lokale lasten	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Saldo</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5*</b>	<b>0,5*</b>

\* Door afrondingsverschillen telt het totaalsaldo op tot +0,5 miljoen euro in 2017 en 2018.

### Netto mutatie Gemeentefonds

Het Ministerie van BZK heeft in maart 2014 een eerste inschatting gemaakt van de herverdeeleffecten van het Onderhoud Gemeentefonds. Deze inschatting is nog niet volledig, aangezien een aantal grote clusters nog niet in de berekening zit. Op basis van een eerste, voorzichtige inschatting verwachten we een positief effect van 1,7 miljoen euro in 2015. In de meicirculaire van 2014 volgt meer informatie hierover. Opgemerkt moet worden dat vanaf 2016 de herverdeling op de resterende clusters in het Gemeentefonds het positieve herverdelingseffect weer teniet kan doen. Daarnaast heeft de decembercirculaire 2013 nog een klein positief effect van 0,1 miljoen euro in 2015 op de uitkering uit het Gemeentefonds. Dit bij elkaar opgesteld, ontstaat er in 2015 een positief saldo Gemeentefonds van **+1,8 miljoen euro**.

Voor de periode vanaf 2016 zorgt een bijgestelde raming van het Gemeentefonds voor een positief effect van 3,6 miljoen euro. Daar staat tegenover dat de decembercirculaire 2013 een negatief accres voor 2018 laat zien, terwijl er voor 2018 ook 2,8 miljoen euro gereserveerd moet worden voor de geraamde loon-prijsstijgingen. Deze loon-prijsstijgingen worden gefinancierd uit het accres van het Gemeentefonds. Per saldo is er voor het Gemeentefonds een voordeel in 2016 en 2017 en een licht voordeel van **+0,5 miljoen euro** vanaf 2018.

### Structurele knelpunten

Een aantal knelpunten is om de volgende redenen onvermijdelijk en onuitstelbaar:

- Areaaluitbreiding (LO),: Vanaf 2015 is er sprake van een reguliere uitbreiding van het areaal openbare ruimte. Dit leidt tot structurele kosten van **0,2 miljoen euro** vanaf 2015.
- Organisatiekosten verkiezingen (DV), **0,2 miljoen euro** vanaf 2016: Aangezien de organisatie van verkiezingen een structurele uitgave is, wordt er voortaan op structurele basis middelen hiervoor gereserveerd.
- Opvangen Rijkskorting onderwijshuisvesting (O&O), **PM**. Als gevolg van de motie Van Haersma Buma vindt per 2015 een uitname uit het gemeentefonds plaats. Het betreft een korting op de algemene uitkering die door het Rijk wordt aangewend voor versterking van het primair onderwijs. Voor Enschede gaat het om een korting van jaarlijks 2,5 miljoen euro. Het beschikbare budget van onderwijshuisvesting biedt, doordat 95% van het budget ingezet wordt voor vaste lasten als afschrijving, onderhoud, ozb, huur, etc., op korte termijn onvoldoende ruimte om de korting in te vullen. De gemeente treedt in overleg met schoolbesturen om een gezamenlijke oplossing voor dit probleem te vinden.  
De overdracht van de BRIN-nummers van een Attendiz-vestiging van Hengelo naar Enschede zorgt voor 150.000 euro structurele ruimte en daarnaast nog voor 8 jaar 150.000 euro compensatie. Deze ruimte binnen het budget onderwijshuisvesting wordt ingezet om het knelpunt te verminderen.
- Uitvoering motie 'stoppen met gif' (LO) **PM euro** vanaf 2015: In november 2013 heeft de Raad in een motie opgeroepen om per direct stoppen met het gebruik van Roundup (glyfosaat) en andere chemische bestrijdingsmiddelen bij het onderhouden van de openbare ruimte. Daarnaast dragen zij op om het onderhoud in de openbare ruimte zo biologisch en natuurlijk mogelijk uit te voeren. Wanneer wordt besloten dat de huidige beeldkwaliteit onkruid op verharding gehandhaafd moet blijven met toepassing van alternatieve bestrijdingsmiddelen en er geen extra middelen komen, ontstaat een knelpunt van 400.000 euro binnen het programma Leefomgeving. In het voorjaar van 2014 worden scenario's voorgelegd hoe dit knelpunt opgevangen kan worden en welke politieke keuzes dat vraagt.

- Dualisering en Privatisering van het bouwtoezicht (LO) **PM euro**. Per 1 januari 2015 is de dualisering van het bouwtoezicht van kracht. Dit houdt in dat aanvragers van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (bouwvergunning) gedurende de jaren 2015 t/m 2017 de keuze hebben de toetsing aan het bouwbesluit door de gemeente te laten uitvoeren of door een marktpartij. Aan het einde van deze periode zal deze dualisering worden geëvalueerd en het ministerie is voornemens bij een positieve evaluatie over te gaan tot privatisering van het bouwtoezicht vanaf 2018.  
De financiële gevolgen voor de gemeenten zullen vanaf 2015 aanzienlijk zijn. Een belangrijk deel van de leges inkomsten kan wegvallen als gevolg van overname door de private sector. Kostenbesparing zal beperkt zijn om dat alle vergunningsaanvragen (de verliesgevende, maar het gros van het werk) niet door de markt overgenomen worden. En daar wat dit wel het geval is blijven gemeenten verantwoordelijk voor o.a. planologische en welstandstoetsing. In het voorjaar 2014 worden de financiële effecten en mogelijke oplossingsrichtingen nader verkend.
- Wegvallende dekking voor interne dienstverlening (BMO-DV) **1,2 miljoen euro** vanaf 2015: Een deel van de kosten voor interne dienstverlening wordt gedekt uit verwachte omzet uit projecten en uit gesloten systemen, zoals riool en afvalstoffen. Aangezien de opbrengst uit projecten en gesloten systemen kan fluctueren is deze dekking (totaal 9,1 miljoen euro) minder zeker dan het gedeelte dat uit Algemene Middelen (AD) wordt gedekt. Van deze 9,1 miljoen euro valt 1,2 miljoen euro weg als dekking. De omzet uit projecten daalt hoe dan ook vanaf 2015, waardoor er voor 1,2 miljoen euro geen dekking meer is voor interne dienstverlening. Dit is een onontkoombaar en onuitstelbaar knelpunt. Daarnaast is er nog een dekkingsbedrag van 1,8 miljoen euro onzeker. Dit wordt in de Financiële Foto meegenomen als risico meegenomen. De betreffende organisatie-onderdelen krijgen, mede vanuit het oogpunt van ondernemerschap, de opdracht om 1,8 miljoen euro terug te verdienen uit projectomzet.  
NB: De context van eventuele bezuinigingen op interne dienstverlening is dat er enerzijds al 25% op bezuinigd is en anderzijds een groot deel van het resterende budget voor deze kosten vastligt.
- Wijkbudgetten (concernbreed): Met het aannemen van de motie is de bezuiniging op wijkgericht werken door de Raad verworpen. Dat betekent dat een bedrag van 260.000 euro als dekking voor de wijkbudgetten gevonden moet worden. In eerste instantie wordt een voorstel uitgewerkt waarin bestaande budgetten van verschillende programma's worden ondergebracht onder de wijkbudgetten. Door deze oplossing te kiezen is het effect voor het middelenkader neutraal (**0 euro**)

De structurele knelpunten tellen bij elkaar op tot **-1,4 miljoen euro** in 2015, oplopend naar **-1,6 miljoen euro** vanaf 2018.

In het structureel middelenkader wordt de omvang van deze knelpunten gedempt door het positieve saldo op de posten "Loon/prijsbijstellingen, treasury, lokale lasten" en het Gemeentefonds. Per saldo geeft het structureel middelenkader een voordeel van **0,8 miljoen euro** in 2015 en een nadeel van **-0,6 miljoen euro** vanaf 2018.

#### Incidentele knelpunten

De volgende factoren leiden tot incidentele knelpunten:

- Hoger eigen risico MAU (E&W), **1,87 miljoen euro** in 2015 Tot en met 2012 ontving de gemeente Enschede een Meerjarige Aanvullende Uitkering (MAU) tegen een eigen risico van 2,5% van het rijksbudget. Dat betekende dat het rijk het tekort tussen het budget Bundeling Uitkeringen Inkomensvoorziening Gemeenten (BUIG) en de feitelijk kosten voor de uitkeringen WWB compenseert via de MAU, minus het eigen risico.  
In december 2013 heeft het ministerie van SZW laten weten dat Enschede weliswaar in aanmerking komt voor een MAU 2013-2015 maar tegen een eigen risico van 5%. De gemeente heeft afgelopen najaar een Analyserapport en Ontwikkelplan opgesteld. Het Analyserapport gaf inzicht in de oorzaken van het tekort van Enschede in relatie tot het verdeelmode BUIG. In het Ontwikkelplan presenteerde de Enschede een groot aantal maatregelen die het tekort op het BUIG-budget moeten terugdringen. De gemeenteraad heeft in november 2013 met dit plan ingestemd.

Het verhogen van het eigen risico naar 5% betekent dat Enschede een hoger eigen aandeel in de kosten van de WWB draagt. Dit effect bedraagt 1,87 miljoen euro en is voor 2015 als knelpunt in deze Financiële Foto opgenomen. De omvang van het knelpunt wordt vooral bepaald door de landelijke bestandsontwikkeling (macrobudget) en de lokale bestandsontwikkeling. Het macrobudget 2014 is bij de laatste budgetbrief van het ministerie fors verhoogd. Enschede zal bij deze raming onder het eigen risico van 5% blijven en geen MAU ontvangen. Bij een lager macrobudget is de kans aanwezig dat Enschede wel een MAU zal ontvangen. In juni 2014 wordt het nader voorlopige budget bekend gemaakt en in september 2014 vindt definitieve vaststelling van het budget 2014 plaats. Dan wordt duidelijk welk resultaat er op de BUIG zal optreden voor 2014.

Voor de jaren vanaf 2015 is de omvang van het knelpunt eveneens onzeker omdat een nieuw verdeelmodel BUIG ontwikkeld wordt. Voor 2016 ramen wij geen knelpunt voor de BUIG en gaan er vanuit dat de met de eigen middelen van 2,8 miljoen euro voor de BUIG uit kunnen komen. Dit is echter onzeker en een risico voor het weerstandsvermogen van de gemeente. Verdere terugdringing van het tekort is mede afhankelijk van de keuzes van de Raad. Het ministerie heeft in de brief van december 2013 aangegeven dat het meerjarige tekort vanaf 2013 in 3 jaar tijd met 69,3% van het tekort van 2012 teruggebracht moet worden naar 1,329 miljoen euro. Het percentage van 69,3% is het aandeel dat volgens het ministerie niet verklaard wordt vanwege een vastgestelde verdeelstoornis van het verdeelmodel BUIG.

De gemeente Enschede heeft bezwaar gemaakt tegen deze beslissing. Momenteel worden de inhoudelijke gronden van het bezwaar voorbereid. In de brief over de toekenning van de MAU geeft het ministerie aan dat de gemeente jaarlijks voor 1 juli rapporteert over de voortgang van de maatregelen uit het Ontwikkelplan. Daarnaast mag de gemeente geen maatregelen nemen waardoor het bestaande tekort wordt vergroot of dat afbreuk wordt gedaan aan het rendement van beleid en uitvoering.

- **Bedrijfsverzamelgebouwen: Spinnerij (E&W), 0,64 miljoen euro** in 2015. Momenteel loopt een onderzoek naar de concentratie van bedrijfsverzamelgebouwen naar het Vastgoedbedrijf (VBE). Een onderdeel daarvan is het opvangen van het tekort op de exploitatie van de Spinnerij. In het onderzoek naar de concentratie van vastgoed wordt naar een passende structurele oplossing voor dit probleem gezocht. In ieder geval moet rekening gehouden met een exploitatietekort van 640.000 euro op bedrijfsverzamelgebouwen in 2015.

### 2.3 Bezuinigingen vanaf 2015

In de Keuzenota 2015-2017 en de Programmabegroting 2014-2017 is een reeks bezuinigingen in het middelenkader opgenomen die vanaf 2015 ingaan. In het Raadsvoorstel bij de Programmabegroting 2014-2017 heeft de Raad 'kennis genomen' van de meerjarenraming 2015-2017. Het startpunt van de Financiële Foto 2014 is dat alle bezuinigingen uit de voorgaande Programmabegroting (2014-2017) ook daadwerkelijk worden ingevuld. Het is mogelijk dat de coalitieonderhandelingen leiden tot een bijstelling van een van deze bezuinigingen. Een verlaging van een van deze bezuinigingen betekent dat op een andere post dekking gevonden moet worden.

#### Economie en Werk

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Dienstverlening werkplein	Keuzenota 2015-2017	350	350	350
Regionale samenwerking economie beleid	Keuzenota 2015-2017	80	160	250
Werkbudget economisch beleid	Programmabegroting 2014-2017	50	50	50
Taakstelling bedrijfsvoering Stadsbank	Programmabegroting 2014-2017	200	200	200
Totaal structureel		680	760	850

## Opgroeien en Ontwikkelen

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Niet wettelijke taken onderwijs	Keuzenota 2015-2017	600	600	600
Krimp team leerplicht	Keuzenota 2015-2017	100	100	100
Sportvoorzieningen	Keuzenota 2015-2017	250	250	250
Besparing in wijkaccomodaties	Keuzenota 2015-2017		275	275
Gemeentelijke vergoeding gebruikers Kindcentra	Programmabegroting 2014-2017	200	200	200
Leerlingenvervoer naar wettelijke grens	Programmabegroting 2014-2017	100	100	100
Tijdelijk verlagen investeringsplafond onderwijshuisvesting	Programmabegroting 2014-2017	100	100	100
<b>Totaal structureel</b>		<b>1.350</b>	<b>1.625</b>	<b>1.625</b>

## Wijkontwikkeling, Zorg en Welzijn

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Wijkgericht werken*	Keuzenota 2015-2017	260	260	380
Welzijn	Keuzenota 2015-2017	575	575	575
Verhogen taakstellende bezuiniging welzijn	Programmabegroting 2014-2017	200	200	200
Maatschappelijke opvang - alternatief	Programmabegroting 2014-2017	130	130	130
<b>Totaal structureel</b>		<b>1.165</b>	<b>1.165</b>	<b>1.285</b>

\* Met het aannemen van een motie is de bezuiniging op wijkgericht werken door de Raad verworpen. Dat betekent dat een bedrag van 260.000 euro vervalt als dekking. Dit is bij de structurele knelpunten in het middelenkader opgenomen.

## Stedelijke Ontwikkeling

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Prioritering in aanbod culturele voorzieningen	Keuzenota 2015-2017	200	900	1.800
Stadspromotie	Keuzenota 2015-2017	150	300	300
Verlagen uitgaven aan verkeersprojecten en onderzoek	Keuzenota 2015-2017	300	310	310
Extra bezuinigen op verkeersprojecten	Programmabegroting 2014-2017	150	150	150
Materiële uitgaven parkeren	Programmabegroting 2014-2017	100	100	100
<b>Totaal structureel</b>		<b>900</b>	<b>1.760</b>	<b>2.660</b>

## Leefomgeving

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Vereenvoudigen openbare ruimte	Keuzenota 2015-2017	1.000	1.500	2.000
Gladheidsbestrijding, geleidelijk afbouwen, onderscheid in wegen	Keuzenota 2015-2017	200	200	200
Onderhoud Enschede verzelfstandigen	Keuzenota 2015-2017	350	450	550
Handhaving openbare ruimte	Programmabegroting 2014-2017	50	50	50
Beheer wegen: aanbestedings-voordeel grootonderhoud	Programmabegroting 2014-2017	300	300	300
<b>Totaal structureel</b>		<b>1.900</b>	<b>2.500</b>	<b>3.100</b>

## Dienstverlening

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Stedelijk loket	Keuzenota 2015-2017	300	500	500
Publieksdienstverlening Zuid	Programmabegroting 2014-2017	50		
Dienstverlening, Stedelijk loket	Programmabegroting 2014-2017			100
Totaal structureel		350	500	600

## Bestuur en Middelen - BMO

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
ICT	Programmabegroting 2014-2017	160	160	160
Kerstpakket	Programmabegroting 2014-2017	89	89	89
IBO	Programmabegroting 2014-2017			500
Totaal structureel		249	249	749

## Bestuur en Middelen - CS

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Bezuiniging brandweer	Keuzenota 2015-2017	250	500	500
Voordeel lagere pensioenpremie bij verbonden partijen	Programmabegroting 2014-2017	100	100	100
Hondenbelasting verhogen	Programmabegroting 2014-2017	100	100	100
Totaal structureel		450	700	700

## Alle programma's

Bezuinigingsmaatregel	Status	2015	2016	2017
Bundel maatregelen lean organisatie	Keuzenota 2015-2017	2.500	3.000	3.200
Bundeling handhaving	Keuzenota 2015-2017	100	100	100
Budgetten onderzoek & advies	Programmabegroting 2014-2017		400	400
Lean en herijken taken	Programmabegroting 2014-2017			500
Totaal structureel		2.600	3.500	4.200

### 2.4 Mogelijke effecten beleidswijzigingen Rijksoverheid

In de Financiële Foto van 2013 zijn de effecten van het Regeerakkoord uitgebreid besproken. In deze Financiële Foto worden de financiële ontwikkelingen in het Rijksbeleid geactualiseerd op de onderdelen Participatiewet, verdeling Uitkeringenbudget, WMO, Jeugdzorg en Onderwijshuisvesting. Daarnaast geeft de Financiële Foto de actuele stand van zaken rond de totstandkoming van een Sociaal Deelfonds in het Gemeentefonds. Op alle onderdelen geldt dat de Financiële Foto een momentopname is. Meer duidelijkheid over deze budgetten geeft het Rijk bij de meicirculaire 2014.

Het uitgangspunt van het huidige coalitieakkoord is dat een korting op Rijksmiddelen doorvertaald wordt naar minder middelen op het betreffende beleidsterrein. Enschede compenseert in principe

niet voor bezuinigingen die door het Rijk worden doorgevoerd. Derhalve heeft dit geen invloed op het algemeen middelenkader. In deze paragraaf is dit principe zichtbaar op de onderdelen Participatiewet, WMO en Jeugdzorg. Dit principe geldt ook voor de korting op Onderwijshuisvesting als gevolg van de motie Van Haersma Buma. Aangezien de Rijkskorting op Onderwijshuisvesting niet onmiddellijk opgevangen kan worden, maar gefaseerd moet worden afgebouwd, is Onderwijshuisvesting als knelpunt in paragraaf 2.2 opgenomen. Indien de Raad wenst om de effecten van Rijksbezuinigingen wél te compenseren, dan zal daarvoor alternatieve dekking gevonden voor moeten worden.

#### 2.4.1. Deelfonds Sociaal Domein

Het Ministerie van BZK heeft een wetsvoorstel opgesteld voor een Deelfonds Sociaal Domein in het Gemeentefonds. Er komt tijdelijk een aparte wet, los van de bestaande Financiële verhoudingswet, om het deelfonds mogelijk te maken. Daarmee wordt het deelfonds een tijdelijke aparte uitkeringsvariant; geen algemene of specifieke uitkering, geen decentralisatie-uitkering of integratie-uitkering.

Over de precieze reikwijdte van het deelfonds (welke middelen worden onderdeel van het fonds) wordt nog een beslissing genomen. Duidelijk is dat in ieder geval de middelen voor het Participatiebudget, Jeugdzorg en de 'nieuwe' WMO-taken (Persoonlijke Begeleiding) onder het Sociaal Deelfonds worden gebracht. Mogelijk worden daar nog andere budgetten aan toegevoegd. Bij de meicirculaire geeft het Rijk meer duidelijkheid daarover.

De middelen voor het deelfonds komen op een apart begrotingsartikel binnen het gemeentefonds. De besteding van de middelen in het deelfonds wordt voor drie jaar beperkt tot het sociaal domein (start per 1-1-2015 en tijdelijk voor drie jaar). Daarna komen de middelen zonder bestedingsvoorwaarden in het gemeentefonds. Er vindt geen verticale verantwoording over de besteding van de middelen plaats, wel horizontale verantwoording tussen gemeenteraad en college. De constructie van een sociaal deelfonds geeft kansen om de budgetten binnen het sociale domein ontschot in te zetten. Budgetten voor Persoonlijke Begeleiding kunnen bijvoorbeeld ingezet worden voor SW-plaatsen, maar andersom kan ook.

Het Rijk geeft aan dat individuele gemeenten een aanwijzing kunnen krijgen in het geval van onvoldoende kwaliteit in combinatie met onderbesteding. In het uiterste geval leidt dat tot een tijdelijke opschorting van een deel van de uitkering.

#### 2.4.2. Participatiewet en verdeling Uitkeringenbudget

##### *Effecten Participatiewet*

Volgens de huidige planning gaat de Participatiewet per 2015 in. Deze wet betekent dat er een gebundeld re-integratiebudget komt waarin het huidige Participatiebudget en de Sociale Werkvoorziening (SW) zijn opgenomen. Vanaf 2015 komt Enschede niet meer uit met dit gebundelde budget. Het knelpunt wordt veroorzaakt door:

- forse bezuinigingen van het rijk op het Participatiebudget en de Sociale Werkvoorziening. in combinatie met het dekken van de SW tekorten.
- vanaf 2015 de gemeentelijke bijdrage aan de SW uit algemene middelen van € 2,8 miljoen te dekken uit het gebundelde Participatiebudget.

Het Meerjarenperspectief van het Participatiebudget ziet er als volgt uit:

In miljoen euro	2015	2016	2017	2018
Participatiebudget	11,29	10,58	9,91	9,69
Tekort SW	- 5,09	- 5,57	- 5,99	- 6,41
Uitgaven Enschedese Arbeidsmarkt Aanpak (EAA)	- 9,15	- 8,06	- 7,33	- 7,33
<b>Knelpunt</b>	<b>- 2,95</b>	<b>- 3,05</b>	<b>- 3,41</b>	<b>- 4,05</b>

Dit betekent dat de gemeente in 2015 met een tekort geconfronteerd wordt van 2,95 miljoen euro oplopend naar 4,05 miljoen in 2015.

Hierbij merken wij het volgende op:

- Het Participatiebudget loopt terug van 16,0 miljoen euro (incl. 3,8 meeneemregeling) in 2014 naar € 9,69 miljoen euro in 2018.
- Het tekort op de SW loopt van 5,09 miljoen euro naar 6,41 miljoen euro in 2018 (dat is inclusief de bijdrage van € 2,8 miljoen).
- De rijkssubsidie op de SW neemt van 2015 t/m 2020 jaarlijks af met 500 euro per Sociale Equivalent (SE). Dat betekent een korting van 2,5 miljoen euro in 2018.
- Zoals uit het bovenstaande overzicht blijkt, zijn de uitgaven voor de Enschedese Arbeidsmarktaanpak komende jaren al neerwaarts bijgesteld. De uitgaven EEA bestaan vanaf 2015 voor ongeveer 6 miljoen euro aan bestaande verplichtingen voor personeel/overhead, ROC en WIW/ID banen en premie klimoppers. In 2018 is de resterende ruimte al te gering om het tekort op de SW te dekken.
- De SW wordt volledig belast voor de gemeentelijke overhead, inclusief huisvesting. Daar komen de eigen huisvestingskosten van het pand aan de Kuipersdijk bovenop. Dit heeft een negatief effect op het rendement van de SW.
- Afgelopen jaren is er een reductie van 25% op het personeelsbestand doorgevoerd. Daarnaast is het arbeidsmarktinstrumentarium, opgenomen in het Uitvoeringsprogramma EAA, fors verminderd.

#### **Globale schatting ontwikkeling specifieke en decentralisatie uitkeringen**

<b>In miljoen euro</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Participatiebudget / SW	-2,950	-3,050	-3,420	-4,060
Verdeling gebundeld re-integratiebudget	pm	pm	pm	Pm
Verdeling Uitkeringenbudget	pm	pm	pm	pm

Het Ministerie van SZW heeft aangekondigd dat de Wajong-regeling niet overkomt naar de gemeenten maar bij het UWV blijft.

Risico's zijn er op het terrein van de opbrengsten van de SW. Als gevolg van de economische situatie staan de detachingsopbrengsten en de tarieven van de opdrachten voor het beschut bedrijf onder druk.

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het Businessplan Enschedese Arbeidsmarkt Aanpak (EAA) waarin geactualiseerd kader wordt gepresenteerd. Hierin wordt het financiële knelpunt betrokken en worden keuzes voorgelegd.

#### *Verdeling middelen gebundeld re-integratiebudget*

Het voornemen van het Rijk is om vanaf 2015 met een nieuwe verdeling van het gebundelde re-integratiebudget (Participatiebudget en SW) te komen. Dit kan aanzienlijke herverdeel-effecten met zich meebrengen. Bij de meicirculaire 2014 wordt hierover duidelijkheid verwacht. De middelen worden vanaf 2015 met de middelen voor de WMO en Jeugdzorg gebundeld opgenomen in het Sociaal Deelfonds.

#### *Verdeling Uitkeringenbudget (middelen BUIG/I-deel en MAU)*

Het voornemen van het rijk is om vanaf 2015 met een nieuwe verdeling van het landelijk budget Bundeling Uitkeringen Inkomensvoorzieningen aan Gemeenten (BUIG) te komen. Dit kan gevolgen hebben voor het budget dat Enschede ontvangt.

Nog dit voorjaar wordt een beslissing genomen over zowel een nieuw verdeelmodel voor het participatiebudget als ook voor verdeelmodel voor de uitkeringen. Er liggen vier rapporten van onderzoeksbureaus over een mogelijk model voor. Het ministerie is voorstander van een zo groot mogelijke prikkelwerking zonder daarbij te kijken naar de risico's voor gemeenten. Die kunnen voor individuele gemeenten fors zijn, afhankelijk van de keuze, en oplopen tot 20% negatief. Juist in dat licht bezien stuurt de VNG aan op een beter werkend vangnet voor gemeenten (gemaximeerd eigen risico per inwoner) alvorens in te stemmen met dan wel een voorkeur uit te spreken voor een nieuw verdeelmodel.

Het is eveneens onzeker of het regime van de MAU in deze vorm in stand blijft. In deze Financiële Foto is uitgegaan van de huidige verdeelmaatstaven en regels van de MAU met een eigen risico van 5%. Momenteel wordt het ontwikkelplan MAU ten uitvoering gebracht. Het is belangrijk dat de

maatregelen in dit plan voldoende effect sorteren. Indien dit onvoldoende geschiedt, kan de gemeente het recht op de MAU verliezen.

#### *Bundeling inkomensvoorzieningen*

In de Programmabegroting 2014-2017 is een onderzoek naar de bundeling van verschillende inkomensvoorzieningen aangekondigd. Dit onderzoek is gestart en bleek door verschillende veranderingen in het landelijk kader meer gecompliceerd dan aanvankelijk ingeschat. De Raad wordt in het voorjaar van 2014 nader geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.

#### **2.4.3. WMO: Huishoudelijke Hulp, Begeleiding en Beschermd Wonen**

In eerdere documenten en berichtgeving is inzicht gegeven in de financiële ontwikkelingen rondom de decentralisaties. Recente informatie van het Rijk wijzigt dit inzicht op een aantal onderdelen.

#### *Rijksontwikkeling: WMO Huidig (huishoudelijke hulp en verstrekkingen)*

Uit recente cijfers van VWS blijkt dat ten opzichte van eerdere berichtgeving de korting op de Huishoudelijke Hulp lager uitvalt. Het Rijk hanteert een andere grondslag om de korting van 40% op te berekenen dan eerder aangegeven. Inclusief de overige effecten van de Rijkskorting op het hergebruik van scootmobielen en de verwachte lagere eigen bijdragen, is sprake van een budgetkrimp van 6,2 mln euro. Eerder gingen wij nog uit van een krimp van 8 mln euro.

#### **Kortingen op WMO**

In miljoen euro	2014	2015	2016	2017	2018
Korting 40%		-4,7	-4,7	-4,7	-4,7
Hergebruik scootmobielen		-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Lagere eigen bijdrage		-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
<b>Totaal effect rijksbeleid</b>		<b>-6,2</b>	<b>-6,2</b>	<b>-6,2</b>	<b>-6,2</b>

#### *Inschatting budget WMO Begeleiding*

Het wetsvoorstel WMO 2015 is op 14 januari 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden. Op 30 januari jl. heeft het Rijk via een internetbericht de "eerste inzichten in het budget voor de WMO 2015" afgegeven. Het betreft hier macrobedragen die met een factor 1% omgerekend zijn naar een aandeel Enschede. Met name de verdere verdeling van het budget voor begeleiding, etc. is nog een onbekende. Hierover geeft het Rijk nog geen nadere info.

De belangrijkste factoren waardoor nog wijzigingen kunnen optreden in het macrobudget en de bijbehorende verdeling zijn:

- het macrobudget is onder voorbehoud van aanvullende budgettaire besluitvorming en wordt nog bestuurlijk met de VNG besproken;
- het voorlopig macrobudget is gebaseerd op gerealiseerde uitgaven in 2012 en zal definitief worden bepaald aan de hand van de realisatiecijfers 2013. Deze gegevens worden verwerkt in de definitieve raming van het macrobudget in de meicirculaire;
- de Algemene Rekenkamer is door VWS en VNG gevraagd het macrobudget - voor wat betreft de berekeningswijze - te toetsen;
- het macrobudget kan nog wijzigingen als gevolg van de parlementaire behandeling van o.a. het wetsvoorstel Wmo 2015.

Voor 2016 en verder zal gefaseerd worden toegevoerd naar een objectief verdeel model. Het budget dat gemeenten krijgen is dan niet meer, zoals in 2015, gebaseerd op de historische uitgaven. Dit brengt herverdeeffecten mee voor gemeenten (positief of negatief). Loon-en prijsbijstelling is in de opstelling niet verrekend. Ook is er nog geen zekerheid over het budget voor uitvoeringskosten dat straks per gemeente beschikbaar is om deze nieuwe taken goed uit te kunnen voeren.

**Budget WMO Begeleiding**

In miljoen euro	2015	2016	2017	2018
1a. Huidig budget voor Begeleiding, kortdurend verblijf, vervoer, cliëntondersteuning, 5% persoonlijke verzorging, effect langer thuis wonen	30,0	30,0	30,0	30,0
1b.Korting	-7,5	-7,5	-7,5	-7,5
<b>1c.Netto budget Begeleiding, etc.</b>	<b>22,5</b>	<b>22,5</b>	<b>22,5</b>	<b>22,5</b>
2. Wtcg netto	2,2	2,2	2,8	2,8
3. Sociale wijkteams	0,1	0,3	0,5	0,5
4. Onderst./waardering mantelzorgers	0,7	1,0	1,0	1,0
5. Aanvullend uitvoeringsbudget	0,4	0,4	0,4	0,4
6. Vernieuwing MO	2,0	2,0	2,0	2,0
<b>TOTAAL VIA GEMEENTEFONDS Enschede</b>	<b>27,9</b>	<b>28,5</b>	<b>29,2</b>	<b>29,2</b>
<b>Beschermd wonen en opvang</b>				
<b>Via gemeentefonds Centrumgemeenten;</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>

Toelichting genoemde posten1. *begeleiding, vervoer, persoonlijke verzorging, beschermd wonen, etc.*

De budgetten die gemeoid waren met de AWBZ-functies begeleiding, kortdurend verblijf en het bijbehorende vervoer, de inloopfunctie GGZ en cliëntondersteuning worden overgeheveld naar het Gemeentefonds. Op grond van de nadere uitwerking van de contouren van de hervorming van de langdurige zorg wordt ook 5% van het budget dat gemeoid is met extramurale persoonlijke verzorging en alle middelen voor beschermd wonen voor GGZ cliënten (de zogenaamde GGZ C-pakketten) naar het Gemeentefonds overgeheveld. Het deel betreffende beschermd wonen en opvang wordt uitgekeerd aan centrumgemeenten. Het bedrag dat Enschede hiervoor ontvangt is dus uit hoofde van haar centrumgemeente functie. Invulling van deze middelen zal in regionale afstemming geschieden.

Gemeenten ontvangen voor bovenstaande in 2015 een budget dat voorlopig is geraamd op 3,3 miljard euro waarbij rekening is gehouden met de effecten van extramuralisering van lage zzp's, waardoor mensen langer blijven thuis wonen. De taakstellende korting van 0,7 miljard euro in 2015 (ongeveer -7,5 miljoen voor Enschede) is hier op in mindering gebracht. Indien binnen het landelijk kader verdere afspraken worden gemaakt over zorggarantie, is het een risico dat landelijk bepaalde aanspraken de gemeentelijke mogelijkheden beperken om binnen zorgbudgetten te kunnen prioriteren. Daarmee lopen gemeenten meer risico op budgetoverschrijdingen.

2. *Aanvullend budget na afschaffing Wtcg en CER*

De regering is voornemens de Wet tegemoetkoming chronisch zieken en gehandicapten (Wtcg) en Compensatie Eigen Risico (CER) per 2014 af te schaffen. In de Begrotingsafspraken 2014 is besloten om de huidige landelijke fiscale regeling voor aftrek van uitgaven voor specifieke zorgkosten, inclusief de Tegemoetkoming Specifieke Zorgkosten, per 2014 in aangepaste vorm te handhaven. Gemeenten ontvangen daarnaast aanvullende financiële middelen (structureel vanaf 2017 € 268 miljoen) om gericht maatwerk te bieden aan mensen met een chronische ziekte en/of beperking via de Wmo, bijzondere bijstand of ander lokaal beleid. In 2015 gaat het om een bedrag van landelijk € 216 miljoen, voor Enschede ongeveer 2,2 miljoen euro.

3. *Budget sociale wijkteams*

De gemeenten ontvangen landelijk structureel vanaf 2017 € 50 miljoen ten behoeve van het opzetten van sociale wijkteams binnen gemeenten. In 2015 gaat het om een bedrag van € 10 miljoen. Voor Enschede is dit naar schatting een bedrag van 0,1 miljoen in 2015 oplopend naar 0,5 miljoen euro vanaf 2017.

4. *Budget ondersteuning en waardering mantelzorgers*

Per 2015 zijn gemeenten verantwoordelijk voor de ondersteuning en waardering van mantelzorgers. In de Begrotingsafspraken 2014 is hiervoor aanvullend structureel € 11 miljoen

beschikbaar gesteld. Het bedrag dat structureel beschikbaar wordt gesteld wordt hierdoor € 100 miljoen. In 2015 zal dit bedrag lager liggen omdat er nabetalings plaatsvinden over voorgaande jaren voor het mantelzorgcompliment. Voorlopig wordt ervan uitgegaan dat in 2015 een budget van 70 miljoen euro beschikbaar is voor gemeenten. Voor Enschede is dat ongeveer 0,7 miljoen euro.

5. *Aanvullend uitvoeringsbudget*

Voor de (structurele) uitvoeringskosten van de nieuwe Wmo stelt het kabinet -aanvullend op het reeds beschikbare uitvoeringsbudget in het Gemeentefonds- € 42 miljoen beschikbaar vanaf 2015. Voor Enschede is dat ongeveer 0,4 miljoen euro.

6. *Aanvullend budget voor een zorgvuldige overgang van cliënten en een zorgvuldige transitie door aanbieders naar de Wmo 2015*

Voor het mogelijk maken van een zorgvuldige overgang van cliënten en een zorgvuldige transitie door aanbieders naar de Wmo 2015, ontvangen gemeenten € 200 miljoen aanvullend budget in 2015. Dit vermindert het financiële risico voor gemeenten en aanbieders omdat het ruimte biedt voor een meer geleidelijke omslag naar een nieuwe manier van denken en werken. Ook voor de arbeidsmarkt leiden de extra middelen tot een positief effect in 2015.

Vanaf 2016 wordt structureel € 200 miljoen extra aan het macrobudget toegevoegd, zodat gemeenten vernieuwende ondersteuningsarrangementen kunnen ontwikkelen op het snijvlak van maatschappelijke ondersteuning, welzijn, werk en inkomen, wonen, jeugdzorg en onderwijs, met slimme verbindingen tussen formele en informele zorg. Voor Enschede is dit bedrag naar schatting 2,0 miljoen euro.

7. *Overig: Budget uitgaven doventolk*

Gemeenten ontvangen voor uitgaven die samenhangen met het bieden van ondersteuning door een doventolk vanaf 2015 € 7 miljoen structureel. Voor Enschede een budget van 0,07 mln

#### 2.4.4. Rijksontwikkeling: Jeugdzorg

##### Budget Jeugdzorg

In miljoen euro	2014	2015	2016	2017	2018
Huidig rijksbudget		40,5	40,5	40,5	40,5
Korting		-1,4	-3,5	-4,5	-4,5
<b>Beschikbaar budget</b>		<b>39,1</b>	<b>37,0</b>	<b>36,0</b>	<b>36,0</b>

Met ingang van 2015 wordt het jeugdzorgbudget overgeheveld naar de gemeenten. De middelen en taken worden vanuit de Provincie, AWBZ en Zorgverzekeringswet overgedragen. In de decembercirculaire 2013 van het gemeentefonds is het beschikbare macrobudget per gemeente afgegeven. Voor Enschede bedraagt deze 39,1 miljoen euro. Hierin is een korting verwerkt van 1,4 miljoen euro. De huidige rijksuitgaven bedragen dan, afgeleid, 40,5 miljoen euro. De korting is nu vastgesteld en loopt de jaren erna op tot 3,5 miljoen euro in 2016 en 4,5 miljoen euro in 2017.

In de meicirculaire zullen de cijfers over 2015 definitiever zijn. Bedragen kunnen dus nog afwijken. Voor 2016 en verder zal gefaseerd worden toegegroeid naar een objectief verdeelmodel. Het budget dat gemeenten krijgen is dan niet meer, zoals in 2015, gebaseerd op de historische uitgaven. Dit brengt herverdeeleffecten mee voor gemeenten (positief of negatief). Loon-en prijsbijstelling is in de opstelling niet verrekend. Ook is er nog geen zekerheid over het budget voor uitvoeringskosten dat straks per gemeente beschikbaar is om deze nieuwe taken goed uit te kunnen voeren.

## 2.4.5. Onderwijshuisvesting

### Korting op budget Onderwijshuisvesting

In miljoen euro	2014	2015	2016	2017	2018
Huidig budget	17,4	17,7	17,9	18,2	18,4
Uitname motie Van Haersma Buma		-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Taakoverheveling buiten onderhoud		<u>-1,6</u>	<u>-1,6</u>	<u>-1,6</u>	<u>-1,6</u>
<b>Beschikbaar budget</b>		<b>13,6</b>	<b>13,8</b>	<b>14,1</b>	<b>14,3</b>

#### *Uitname motie Van Haersma Buma*

Als gevolg van de motie Van Haersma Buma vindt per 2015 een uitname uit het gemeentefonds plaats. Het betreft een korting op de algemene uitkering die door het Rijk wordt aangewend voor versterking van het primair onderwijs. Op macroniveau is geconstateerd dat de uitgaven in het cluster onderwijs niet volledig ingezet worden voor dit doel. Om die reden kort het Rijk op het gemeentefonds. Gemeenten raken echter (een deel van) hun wettelijke taak om te voorzien in onderwijshuisvesting niet kwijt. Voor Enschede gaat het om een korting van jaarlijks 2,5 miljoen euro. Deze is tevens gemeld in de Financiële Foto van 2013.

Deze greep uit het Gemeentefonds heeft veel weerstand opgeroepen bij gemeenten. Gemeenten die juist wel veel onderwijshuisvesting hebben geïnvesteerd, zoals Enschede, worden nu geconfronteerd met een dekkingstekort voor investeringen die zij de afgelopen jaren hebben gedaan. Er loopt een landelijke lobby om deze korting ongedaan te maken.

Het beschikbare budget van onderwijshuisvesting bestaat voor 95% uit vaste lasten als afschrijving, onderhoud, ozb en huur. De gemeente treedt in overleg met schoolbesturen om een gezamenlijke oplossing voor dit probleem te vinden. Zie ook paragraaf 2.2.

#### *Taakoverheveling buiten onderhoud primair onderwijs*

Per 1 januari 2015 draagt het Rijk de taak van het buiten onderhoud van het primair onderwijs (PO) over van gemeente naar het onderwijsveld. Nu ontvangen gemeenten middelen hiervoor in het gemeentefonds. Die middelen gaan per 2015 over naar het primair onderwijs. In Enschede is met het buitenonderhoud van het PO circa 1,6 mln. euro gemoeid. Het precieze bedrag dat hiervoor uit het Gemeentefonds wordt genomen is nog niet bekend, maar zal hiervan naar verwachting niet veel afwijken. Met de overheveling van het buitenonderhoud ontstaat mogelijk een discussie over de onderhoudsstatus en eventueel achterstallig onderhoud van het (school-)gebouw op moment van overdragen.

## 2.4.6. Overige effecten Rijksbeleid

### *Groot onderhoud gemeentefonds*

Het Ministerie van BZK heeft in maart 2014 een eerste inschatting gemaakt van de herverdeeffecten van het Onderhoud Gemeentefonds. In het groot onderhoud is onderzoek gedaan naar de verdeling van het gemeentefonds over de diverse clusters en of deze nog aansluit bij de daadwerkelijke uitgaven van de gemeenten. De eerste inschatting van BZK is nog niet volledig, aangezien een aantal grote clusters nog niet in de berekening zit. Op basis van een eerste, voorzichtige inschatting verwachten we een positief effect van 1,7 miljoen euro in 2015. In de meicirculaire van 2014 volgt meer informatie hierover. Opgemerkt moet worden dat vanaf 2016 de herverdeling op de resterende clusters in het Gemeentefonds het positieve herverdelingseffect weer teniet kan doen.

Daarnaast speelt nog het effect van de wijziging van de definitie “wooneenheden” studentenflats. Het Ministerie van BZK is voornemens om met ingang van 2015 de definitie voor “wooneenheden” te versimpelen voor de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Daarmee worden voorheen als aparte eenheden geregistreerde studentenwoningen niet meer als zodanig meegenomen in de BAG. De BAG is echter ook de basis voor een parameter in de verdeling van de algemene uitkering in het gemeentefonds waardoor er een landelijke herverdeling van de algemene uitkering ontstaat.

Een indicatieve herberekening levert een potentieel risico voor Enschede op van 0,5 miljoen euro. Gezien lopende lobbytrajecten van studentensteden en de VNG bezint het Ministerie zich nog op het beoordelen van dergelijke herverdelingseffecten.

#### *Dualiseringskorting ondersteuning Raad en bestuur*

Het kabinet doet vanaf 2015 een uitname uit het Gemeentefonds die voor Enschede ongeveer 168.000 euro bedraagt. Dit in verband met de destijds voorgenomen reductie van het aantal politieke ambtsdragers (Raadsleden). Uiteindelijk is de voorgestelde reductie van het aantal Raadsleden door de Eerste Kamer afgewezen. De taakstelling is echter blijven staan. De invulling van deze taakstelling komt in het presidium nader aan de orde.

#### *Wijziging wet op vennootschapsbelasting (vpb)*

Voor de bedrijfsmatige activiteiten van de gemeente zal vpb worden ingevoerd vanaf 1 januari 2016. Deze maatregel vloeit uit Europese regelgeving die Nederland verplicht dat overheidsbedrijven die economische activiteiten uitoefenen op dezelfde wijze als private bedrijven aan vpb zullen worden onderworpen. Dit betekent wellicht extra lasten voor een aantal taken zoals bij het Parkeerbedrijf. Ook een aantal verbonden partijen worden nu belastingplichtig voor de vpb (bijvoorbeeld de Twentse Schouwburg). Op Prinsjesdag 2014 zal het kabinet het wetsvoorstel presenteren.

## **2.5 Verwachte knelpunten en risico's (risicoparagraaf)**

Naast de harde knelpunten die in het middelenkader van paragraaf 2.2 zijn opgenomen, is er een aantal Enschedese knelpunten dat naar verwachting wél onontkoombaar en onuitstelbaar zijn, maar waarvan nog géén inschatting is te maken hoe omvangrijk het knelpunt is. Per programma gaat om de volgende risico's:

### Economie en Werk

- Armoedebeleid: De regelingen op het terrein van bijzondere bijstand zijn open-einde-regelingen. De afgelopen periode is het beroep op deze voorzieningen fors gestegen. Vanaf 2014 wordt een deel van de uitgaven van schulddienstverlening en de formulierenbrigade niet langer bekostigd uit het Participatiebudget (rv AWB juli 2013). Hier staan extra middelen van het rijk tegenover (70 miljoen euro in 2014 en 90 miljoen euro vanaf 2015). De verdeling van deze middelen staat nog niet vast. In combinatie met een onzeker beroep op de voorzieningen maakt dat er hier sprake is van een risico.
- Beheersfonds Marssteden (E&W) Na juridisch onderzoek is duidelijk geworden dat de gemeente de bijdrage aan het beheersfonds Marssteden moet continueren. Het gaat om een jaarlijkse bijdrage van 36.000 euro. Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om dit knelpunten binnen bestaande budgetten op te lossen.
- Innovatiecongres FYF: Er zijn door de stichting FYF (Five Years Forward) voorbereidingen opgestart om te komen tot een groot internationaal congres op het terrein van Innovatie. Naast de bijdragen aan de deelnemers zal ook aan de diverse overheden een bijdrage worden gevraagd, waaronder de gemeente Enschede. Dit kan om een substantiële bijdrage gaan waarvoor geen dekking in de begroting aanwezig is. Definitieve besluitvorming dient nog plaats te vinden.

### Opgroeien en Ontwikkelen

- Start- en desintegratiekosten vorming zelfstandig sportbedrijf. De gemeente streeft naar een Compacte en Flexibele Organisatie, waarbij voor uitvoerende taken wordt nagegaan of ze niet effectiever en efficiënter buiten de gemeentelijke organisatie georganiseerd kunnen worden. In dit kader is via een in 2013 verricht haalbaarheidsonderzoek gebleken dat er voldoende potentie is voor een zelfstandig sportbedrijf. Indien besloten wordt tot vorming in 2015 van een zelfstandig sportbedrijf brengt dit startkosten (kosten van juridische en fiscale adviezen, kosten samenhangend met overgang van personeel, initiële huisvestings- en / of verbouwkosten, verhuiskosten, opbouw van ICT en automatisering, leges, ontwikkelingskosten huisstijl, etc.) met zich mee. Daarnaast zal de vorming van een zelfstandig sportbedrijf leiden tot een ontvlechting uit de gemeentelijke organisatie. Afhankelijk van de hierin te maken keuzes en toe te passen

beheersingsmaatregelen kunnen er desintegratiekosten ontstaan. Met het medio februari gepresenteerde businessplan Sportbedrijf wordt een knelpunt opgelost dat betrekking heeft op een jaarlijks noodzakelijke, aanvullende raming (0,25 mln. euro) voor onderhoud en vervanging van technische installaties bij de zwembaden.

- Brede Talentontwikkeling: De gemeenteraad heeft begin september 2013 de nieuwe koers van de Brede Talentontwikkeling in de Kindcentra voor de periode 2014-2017 vastgesteld. Hiervoor waren middelen beschikbaar in de periode 2014-2017. Mede ten gevolge van een verzoek van het onderwijs, is bij deze koers sprake van planperioden van vier jaar. Bij de behandeling van de Keuzenota zijn de middelen uit de periode 2015-2017 ingezet ten behoeve van de bezuinigingen. Hierdoor zijn voor de Brede Talentontwikkeling alleen middelen beschikbaar in 2014. Indien de raad vast wil houden aan de ambities uit de beleidsnota Brede Talentontwikkeling in de Kindcentra ontstaat een knelpunt waarvoor extra middelen moeten worden vrijgemaakt.

### Wijkontwikkeling, Zorg en Welzijn

De risico's op het gebied van de decentralisaties zijn beschreven in de paragraaf over ontwikkelingen Rijksbeleid.

### Stedelijke Ontwikkeling

- Onderhoud verkeerslichten (SO), 500.000 vanaf 2020. Het programma Stedelijke Ontwikkeling heeft recentelijk een onderzoek gedaan naar de technische staat van de verkeersregelinstallaties (VRI's). Uit dit plan blijkt dat vanaf 2020 veel installaties groot onderhoud nodig hebben of vervangen moeten worden. Als gevolg van de bezuinigingen op het mobiliteitsplan is vanaf 2020 onvoldoende geld beschikbaar om de VRI's op het huidige kwaliteitsniveau te houden. Er is vanaf 2020 jaarlijks 500.000 euro extra nodig op basis van een nog vast te stellen vervangingsplan.
- Programma Stedelijke Ontwikkeling: Voor de financiering van het nationaal muziekkwartier (NMK) is een goedkope geldlening verstrekt voor 18 miljoen euro door de Triodosbank. Het jaarlijkse voordeel op de rentelasten gaat naar de partners ATAK, Wilminktheater en de muziekschool. Deze lening loopt in 2018 af. Omdat dergelijke leningen niet meer verstrekt worden zal bij een andere partij gefinancierd moeten worden. De rentelasten zullen waarschijnlijk hoger zijn. Daarnaast speelt voor het NMK een probleem met betrekking tot de sponsoring van de bierleverancier. Dit zijn geen directe financiële risico's voor de gemeente, maar kan wel tot gevolg hebben dat financiële gezondheid van NMK partners achteruit gaat.

### Leefomgeving

- Taakstelling versoberen openbare ruimte: Om de bezuiniging van 1 miljoen in 2015, oplopend naar 2 miljoen vanaf 2017 te kunnen realiseren is een plan in voorbereiding. Voor sommige maatregelen geldt dat er een voorinvestering nodig zal zijn om vervolgens structureel te kunnen besparen op beheer en onderhoud. Denk hierbij aan het verwijderen van bijvoorbeeld meubilair of van hondenuitlaatplekken. De aard en omvang van deze voorinvesteringen is voor de zomer inzichtelijk en worden samen met de te nemen maatregelen in een plan voor de raad verwerkt.
- Parkeerbedrijf: Al een aantal jaren is er sprake van een terugloop in het aantal, en de verblijfsduur van (parkerende) bezoekers aan de binnenstad. In de programmabegroting 2014-2017 is rekening gehouden met 2% krimp in 2014, 1% in 2015 en 1% in 2016. Een risico is dat deze krimp de komende jaren (in 2013 7%) groter is dan begroot. Daarnaast is er sprake van een langjarig begrote tariefstijging van € 0,10 per uur per jaar. In de huidige tijd wordt deze tariefstijging door ondernemers en belanghebbenden in de binnenstad als ongewenst gezien.
- Gladheidbestrijding: Vanuit de keuzenota en de programmabegroting 2014-2017 ligt er een taakstelling om vanaf 2015 structureel 200.000 euro op gladheidbestrijding te bezuinigen. Via een motie heeft de raad aangegeven dat het niet wenselijk is dat er minder wegen gestrooid worden. Uit de eerste inventarisatie blijkt echter dat dit waarschijnlijk niet te voorkomen is gezien de hoogte van de taakstelling. In de loop van komend jaar leggen wij een nieuw Gladheidbestrijdingsplan voor aan de Raad. Hierin nemen wij de bezuinigingsopgave van 200.000 euro (vanaf 2015) mee. Indien de bezuiniging effect heeft op het beleid of de strooikaart, dan wordt dit als beslispoint opgenomen.

- Ziekten en plagen in het openbare groen: Voor de bestrijding van ziekten en plagen (zoals de eikenprocessierups) is budget beschikbaar. We zien echter naast de eikenprocessierups een aantal nieuwe bedreigingen, die schadelijk zijn voor de biodiversiteit of zelfs de gezondheid van bewoners. Vanuit onze zorgplicht moeten we op bestrijding, communicatie en/of preventie gaan inzetten. Ook zijn er nieuwe ziekten gesignaleerd die ons bomenbestand kunnen bedreigen. Door deze ontwikkelingen is er een risico dat het beschikbare budget niet meer toereikend is.
- Toekomstige areaaluitbreiding: Vanaf 2016/2017 zal er areaaluitbreiding worden aangevraagd voor het gebied Oost-Boswinkel. Daarnaast krijgt Stadsdeelbeheer steeds meer gronden vanuit de Eschmarke overgedragen waarvan de planontwikkeling is stopgezet en de gronden worden omgezet in openbare ruimte. Exacte hoeveelheden nog niet bekend  
Er is nog geen planning van het ADT over de overdracht van gronden naar Stadsdeelbeheer. Zodra de overdracht plaatsvindt, gaat het in ieder geval om een substantiële areaaluitbreidingen.
- Verruiming openingstijden. Het voorstel van het College om (onder voorbehoud van vaststelling van de Winkeltijdenverordening) het aantal koopzondagen uit te breiden, leidt mogelijk tot extra kosten schoonmaak en fiets & openbaar vervoer.

### Dienstverlening

- Niet gedekte activiteiten Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), (DV). Als gevolg van bezuinigingen van de organisatie, het wegvallen van dekking uit projecten en een toenemende druk op de wettelijke vereisten voor basisregistraties is er een financieel knelpunt bij de afdeling Vastgoedinformatie (VI) ontstaan. Om dit knelpunt het hoofd te bieden is in 2013 een bezuinigingsplan opgesteld voor de afdeling VI en zijn lean trajecten uitgevoerd.  
Het risico blijft dat Enschede niet aan de wettelijke vereisten voor de BAG voldoet. Dit wordt bevestigd uit de recent uitgevoerde BAG-inspectie waarvoor Enschede niet is geslaagd. Vanwege het wegvallen van omzet zal een deel van de niet gedekte activiteiten uit de Algemene Dekkingsmiddelen (AD) bekostigd moeten worden om te kunnen voldoen aan de vereisten van de wet. Daarnaast wordt momenteel de zogenaamde BAG-WOZ (Wet Onroerende Zaken) koppeling doorgevoerd. Concreet betekent deze koppeling dat de vaststelling van de WOZ-waarde gebaseerd zal worden op de gegevens van de BAG. Dat zal leiden tot een hoger aantal meldingen (van met name burgers) over de gegevens in de BAG en deze moeten wettelijk verwerkt worden.  
Gezocht moet worden naar mogelijkheden om de terugval in legesopbrengsten te compenseren. Verschillende mogelijkheden tot kostenbesparing worden daarin onderzocht, waaronder verdergaande regionale samenwerking.
- Wijziging paspoortwet: De Eerste Kamer heeft op 17 december 2013 ingestemd met de wijziging van de Paspoortwet. Hiermee wordt onder meer de invoering van de tienjarige geldigheidsduur voor het paspoort en de Nederlandse identiteitskaart en het niet meer opnemen van vingerafdrukken bij de aanvraag van een Nederlandse identiteitskaart geregeld. De wijziging gaat in vanaf 9 maart 2014. Door de verlenging van de geldigheidstermijn van reisdocumenten van 5 naar 10 jaar, zal in de periode 2019 – 2023 een forse vermindering van de afgifte van het aantal reisdocumenten plaatsvinden. Over deze periode zullen voornamelijk alleen aanvragen voor (nieuwe) kinderen, inwoners die hun document zijn kwijtgeraakt en documenten voor nieuwe Nederlanders worden gedaan.
- Invoering Referendumwet: Deze wet maakt het mogelijk om jaarlijks referenda te organiseren, die uitgevoerd moeten worden door gemeenten. Het is de verwachting dat de organisatiekosten van een referendum ongeveer 200.000 euro bedragen (gelijk aan organisatie verkiezingen). Het is niet bekend of de gemeenten gecompenseerd worden voor deze kosten.

### Bestuur en Middelen

- Concentratie Vastgoed: In 2013 is de lijn ingezet om over te gaan tot concentratie van al het gemeentelijke vastgoed binnen het Vastgoedbedrijf Enschede (VBE). De visie van het College op het samenbrengen van vastgoed sluit nauw aan bij de conclusies uit het Rekenkamercommissie onderzoek naar vastgoedbeleid van 19 november 2013. Ter voorbereiding is een onderzoek uitgevoerd naar de verschillende te concentreren clusters van Vastgoed (variërend van het overnemen van eigendom tot overnemen van exploitatie(risico) en het administratief beheer). Uit dit onderzoek komt een (incidenteel) waarderingprobleem tussen

de 11,5 en 13,6 miljoen euro naar voren alsmede een (structureel) exploitatietekort van tussen de 2,0 en 2,7 miljoen euro per jaar. Per cluster worden scenario's voorbereid waarbij ook de incidentele en structurele dekking vanuit de "latende" onderdelen wordt betrokken alsmede de huidige financiële positie van het VBE. Voor het onderdeel "bedrijfsverzamelgebouwen" geldt dat het structurele exploitatieprobleem van de Spinnerij elders in deze financiële foto is opgenomen, aangezien hier de exploitatiebijdrage vanuit hetzij de reserve bedrijfsverzamelgebouwen hetzij de reguliere exploitatiebegroting van E&W vervalt per 2015.

- Transitiekosten IBO (BMO-DV) Om de samenwerking tussen Almelo, Borne, Losser en Enschede op het gebied van bedrijfsvoering gestalte te kunnen geven zullen kosten worden gemaakt om te komen tot de Intergemeentelijke Bedrijfsvoeringsorganisatie (IBO). Deze transitiekosten betreffen met name advies en onderzoekskosten (bv. externe expertise organisatieconstruct, fiscale expertise BTW etc.).
- Werkkostenregeling: Met ingang van 2015 wordt de werkkostenregeling ingevoerd. Doel van deze regeling is om alle fiscaliteiten aangaande overige vergoedingen aan personeel (o.a. reisen en verblijfkosten en representatiekosten) te vereenvoudigen. Concreet betekent dit dat de optelsom van alle overige vergoedingen, zoals gedefinieerd in de werkkostenregeling, tot 1,5% van de totale loonsom onbelast blijft maar dat alle kosten boven deze drempel voor 80% belast worden.
- Premie werkhervattingskas (whk): Met ingang van 1 januari 2014 zijn werkgevers verplicht de zgn. whk-premie (werkhervattingskas) af te dragen. Deze premie vervangt de vroegere WGA - premie en bestaat uit drie componenten: WGA-vast, WGA-flex en ZW-flex. Voor het gedeelte WGA-vast is de gemeente Enschede eigen risicodragers en wordt derhalve geen premie afgedragen. Nieuwe onderdelen zijn de WGA-flex en ZW-flex; de hiervoor vastgestelde premiepercentages zijn gebaseerd op het aantal mensen dat ziek uit dienst gaat. Het gaat dan om mensen met een tijdelijk dienstverband, die na uitdiensttreding een beroep doen op respectievelijk de WGA of de Ziekwet. Inmiddels is duidelijk dat de totale premie-omvang voor de gemeente gaat stijgen met circa 200.000 euro. Dit zal gedekt moeten worden uit de P-begrotingen van de diverse programma's.

#### Algemeen: Personeel

Er is sprake van een aantal risico's met betrekking tot personeel:

- Taakstellingen personeel Werkplein: Op dit moment is het niet mogelijk de taakstelling van de afdeling Inkomen van 550.000 euro (10 fte) in te vullen. Een forse toename van de instroom WWB in combinatie van het inwerken van nieuw personeel betekent deze taakstelling opgeschort is en dat beperkt extra personeel ingezet is. Dit is noodzakelijk om de wettelijke termijnen van de aanvragen te halen. Daarnaast is bij de Keuzenota een besparing opgenomen op de werkprocessen van het Werkplein oplopend naar 350.000 euro in 2017 en 600.000 euro voor de Stedelijke Dienstverlening (werk, inkomen en zorg) in 2017. In totaal bedraagt de geraamde besparing 1,5 miljoen euro. Het realiseren van deze taakstellingen hangt af van de bestandsontwikkeling WWB en de wijze waarop de werkprocessen bij de stedelijke dienstverlening efficiënter kunnen worden vormgegeven. Belangrijke achtergrondinformatie bij deze taakstelling is dat de gemeente in het verleden heeft besloten om personeelskosten uit het participatiebudget te dekken. Dit gaat om ongeveer 4 miljoen euro.
- Arbeidsmarktoffensief: voor 2014 is voor 27 fte aan personeel werkzaam op dit project. Dit offensief stopt eind 2014. Wanneer deze medewerkers in 2015 geen andere functie hebben, leidt dit tot een financieel knelpunt. Getracht wordt deze medewerkers, wanneer de gelegenheid zich voordoet, versneld op een andere structurele functie te plaatsen. Hetzelfde geldt voor 2,5 fte werkzaam bij de Powers. Maximale risico bedraagt 1,8 miljoen euro per jaar.
- Eenheid Mobiliteit: er zijn 8 medewerkers nog niet geplaatst op een structurele functie en er zijn 6 medewerkers tijdelijk gefinancierd. Maximale risico bedraagt 0,9 miljoen euro per jaar.
- Uitvoeringskosten Ontwikkelplan MAU (E&W) in 2015. De uitvoering van het ontwikkelplan MAU vraagt extra personele inzet van 350.000 euro. Deze benodigde capaciteit is opgenomen in het analyserapport/ontwikkelplan. Daarnaast is als gevolg van de hogere instroom WWB meer capaciteit nodig bij het team Handhaving (200.000 euro). Deze extra inzet eindigt met de huidige

inzichten eind 2015. Onderzocht wordt of de extra inzet uitgevoerd kan worden door herprioriteren van andere werkzaamheden.

- Onderzocht wordt of een deel van de personeelskosten uit het MPG op een andere wijze (via de AD) gefinancierd kunnen worden zodat de druk op het MPG kan worden verlaagd. Dit in samenhang met een andere opzet van de projectorganisatie die beter aansluit bij de huidige context waarin behoefte is aan flexibiliteit.

Enschede, 25 maart 2013.

In 2015 nog klein extra kort

## Ondanks rijksbezuinigingen financiën Enschede op orde

De gemeente Enschede verwacht dat het alleen nog volgend jaar een eenmalig extra tekort op de begroting kan krijgen van ongeveer 1,7 miljoen euro. Vanaf 2016 is de gemeentelijk begroting echter sluitend.

Deze schatting staat in de Financiële Foto 2014 die het college van B&W naar de gemeenteraad heeft gestuurd. In de Financiële Foto geven B&W een beknopt en actueel beeld over de inkomsten en uitgaven van de gemeente. Nog niet alle effecten van het rijksbeleid zijn bekend. Pas de zogenaamde meicirculaire maakt duidelijk welke budgetten de gemeente krijgt voor bijvoorbeeld de uitvoering van de jeugdzorg, de Wet Maatschappelijke Ondersteuning en de Participatiewet. Ook wordt dan helder hoeveel Enschede uit het Gemeentefonds krijgt. Verder is nog onbekend wat de gevolgen zijn van de rijkskorting op het budget voor onderwijshuisvesting.

Het mogelijke extra tekort volgend jaar ontstaat voornamelijk door lagere vergoedingen van het Rijk en minder inkomsten bij de gemeente. De lagere uitkeringen van het Rijk komen voor het grootste deel voor rekening van de uitvoering van de Wet Werk en Bijstand (WWB). Enschede krijgt minder geld voor de WWB dan nodig is om alle kosten van de uitkeringen te dekken. Daarnaast ziet de gemeente de inkomsten dalen door een lagere omzet in projecten. Dit is vooral een gevolg van de economische situatie.

De nieuwe raadsfracties kunnen de informatie uit de Financiële Foto gebruiken bij de besprekingen voor de coalitie die na de verkiezingen wordt gevormd. Later in juni met de Kadernota en in oktober in de Programmabegroting moeten de maatregelen om het tekort tegen te gaan zijn opgenomen. In de meerjarenbegroting is voor 2015 al voor 17,5 miljoen euro rekening gehouden met bezuinigingen.

### Koers053

De gemeente Enschede gebruikt voor de jaarlijkse cyclus van plannen en financiën de naam Koers053. De Financiële Foto is een onderdeel van Koers053. Andere onderwerpen van Koers053 zijn de Gemeenterekening, de Kadernota en de Programmabegroting. De Gemeenterekening geeft aan hoe de gemeente het vorig jaar heeft gedaan. De Gemeenterekening komt in mei. In juni verschijnt de Kadernota waarin in hoofdlijnen staat welke plannen de gemeente de komende jaren heeft en hoe die betaald worden. In de Programmabegroting staat meer in detail wat de gemeente gaat doen en wat de inkomsten en uitgaven zijn. De gemeenteraad stelt de Programmabegroting in november vast.

Op de website [www.enschede.nl/koers053](http://www.enschede.nl/koers053) staat altijd alle informatie over de plannen en de financiën van de gemeente.

---

Inlichtingen voor de pers: Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
Jan van Dussen, seniorcommunicatieadviseur, afdeling Concerncommunicatie,  
Tel. 06-51272519.

Met ruim 158.000 inwoners is Enschede de grootste stad van Oost-Nederland. Stad Enschede dankt haar centrumpositie aan de vele mogelijkheden voor inwoners, ondernemers, studenten, cultuurliefhebbers, shoppers, stappers en sporters. Het bruisende hart en het groen in en om de stad geven Enschede haar unieke gezicht. De gemeente speelt mede dankzij UT, hogescholen en vernieuwende bedrijven een vooraanstaande rol op het gebied van innovatieve technologie. Enschede kwam in 2011 voor de tweede achtereenvolgende keer als beste gemeente naar voren in de benchmark publieksdienstverlening van de VNG. Enschede is tweevoudig Sportgemeente van het jaar. Zie [enschede.nl](http://enschede.nl) en [stadvannu.nl](http://stadvannu.nl). Voor actuele persberichten en het archief, zie [enschede.nl/persberichten](http://enschede.nl/persberichten)