
Infraplan 2011-2014

Gemeente Goirle

Prioritering van groot onderhoud en reconstructies

Versie: 3
Status: definitief
Datum: 21 februari 2011
Project: P321-01
Documentnr.: 2011101



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Aanleidingen en doelstelling nieuwe methodiek	4
2.1	Aanleiding.....	4
2.2	Doelstellingen.....	5
3.	Stappenplan	6
4.	De prioriteringsmethodiek en de criteria.....	9
4.1	Kenmerken van de prioriteringsmethodiek	9
4.2	Het inhoudelijk oordeel – zes soorten problemen.....	9
4.3	Afwegingen op draagvlak	11
4.4	De prioriteringsmethodiek samengevat.....	15
5.	Het jaarprogramma 2011 e.v.....	16
5.1	De voorselectie van het Infraplan 2011 e.v.....	16
5.2	Resultaten prioritering	18
5.3	Programmering 2011	22
6.	Colofon.....	28
	Bijlage 1 - De maatlatten	29
	Bijlage 2 –Projectenbladen (3 voorbeelden ter illustratie).....	31

1. Inleiding

Voor u ligt het Infraplan 2011-2014 van de gemeente Goirle. Dit meerjarenprogramma is de eerste versie van een nieuwe aanpak voor het plannen van projecten (groot onderhoud en herinrichtingen) in de openbare ruimte. De nieuwe aanpak maakt op een heldere en navolgbare wijze inzichtelijk wat de urgentie van projecten is en wat dit betekent voor de concrete planning van projecten in de openbare ruimte van Goirle.

Met (IBOR) als vertrekpunt, richten de werkprocessen van de afdeling Realisatie en Beheer zich op het beheren van de openbare ruimte op basis van een beheer-bewuste-planvorming. Om de openbare ruimte planmatig te kunnen beheren, wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gezien vanuit vier invalshoeken: Technische Waarde, Gebruikswaarde, Belevingswaarde en de Milieuwaarde. Beheren van de openbare ruimte betekent zowel het onderhouden, als het verbeteren en reguleren van het gebruik ervan. Het beheer is niet object gebonden, maar van gevel tot gevel en zowel ondergronds, als bovengronds. Vraagstukken in de openbare ruimte worden benaderd vanuit het vertrekpunt: 'van-ontwerp-tot-sloop' (= levenscyclus). Bij nieuwe ontwikkelingen (ook stedenbouwkundig) vraagt het 'denken-vanuit-toekomstig-beheer' een aangepaste werkwijze.

Het werken met het instrument Infraplan noemen we voortaan de Infraplan-methodiek. In 2010 is de ontwikkeling van het rekenprogramma en de werkwijze inhoudelijk afgerond. Nu is het wenselijk om in 2011 het instrument ook bestuurlijk vast te stellen.

Met deze methodiek kan op basis van zowel objectieve gegevens als subjectieve oordelen een bestuurlijk afgewogen beslissing tot het uitvoeren van investeringswerken in de openbare ruimte worden genomen. Met het Infraplan wordt meerjarig duidelijk gemaakt welke (groot-onderhouds)projecten de komende jaren noodzakelijk zijn. Per project is inzichtelijk wat de aard en omvang van de problematiek is, wat de mogelijke aanpak inhoud, welke kosten en tijd er (globaal) mee gemoeid zijn. De Infraplan-methodiek helpt om de (bestuurlijke) besluitvorming over investeringswerken meer transparant en inzichtelijk te maken. Naast de beschikbaarheid van gemeentelijke budgetten worden de subsidiemogelijkheden per project getoond. De informatie uit de Beheerdatabase van de afdeling REB levert daarbij de objectieve input voor het Infraplan.

Met het invoeren van de Infraplan-methodiek zet de gemeente Goirle een nieuwe stap om de inzet van middelen transparant, herleidbaar, objectief en bestuurlijke gewogen in te zetten. Ik beveel deze werkwijze daarom van harte aan.

Goirle, 24 februari 2011

Wethouder openbare ruimte, jeugd, onderwijs en sport

J. van Groenendaal

2. Aanleidingen en doelstelling nieuwe methodiek

2.1 Aanleiding

Planmatig beheer is vooruitzien en open zijn over planningen. Op basis van duidelijke en herleidbare criteria wil de gemeente Goirle kunnen uitleggen hoe zij keuzes maakt bij het plannen van infrastructurele projecten in de openbare ruimte (groot onderhoud en herinrichtingen). De afdeling Realisatie en Beheer heeft daartoe een prioriteringsmethodiek ontwikkeld als beslissingsondersteunend instrument voor een meerjaren infraplan. De nieuwe methodiek is geïnspireerd op een al bestaande prioriteringsmethodiek van het adviesbureau PLAN terra uit Leusden¹. De afdeling Realisatie en Beheer heeft deze methodiek afgestemd op de specifieke wensen en omstandigheden in Goirle en Riel.

Het opstellen van een meerjaren infraplan en het gebruik van een prioriteringsmethodiek staat niet op zich. Het is een manier van werken die past binnen een de zogeheten 'IBOR-benadering'. IBOR staat voor 'integraal beheer van de openbare ruimte' en is de laatste jaren in veel Nederlandse gemeenten geïntroduceerd als vernieuwde benadering van het beheer en onderhoud (zie kader). Voor het plannen van projecten in de openbare ruimte betekent deze nieuwe benadering dat de gemeente beter wil gaan uitleggen waarom projecten wel of niet worden uitgevoerd. Zij wil meer expliciet rekening gaan houden met de wensen van burgers en andere belanghebbenden en wil in staat zijn om uit te leggen hoe haar beleidsnota's doorwerken in de planning van projecten.

De IBOR-benadering

Integraal Beheer van de Openbare Ruimte staat voor een vernieuwde werkwijze, waarin het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op een meer integrale manier wordt benaderd en georganiseerd. Integraal door meer samenhang te brengen in de verschillende onderdelen van de openbare ruimte ('grijs, groen en blauw', 'schoon, heel en veilig'), maar ook integraal door een nauwere samenwerking tussen gemeente, burgers en ondernemers.

IBOR probeert antwoord te geven op de veranderde eisen die de samenleving stelt aan de gemeente. Kenmerk van de nieuwe benadering is een meer klantvriendelijke opstelling naar burgers en ondernemers. Het beheer en onderhoud moet voor hen begrijpelijker en meer inzichtelijk worden. Dit betekent ook dat wat de burgers en ondernemers belangrijk vinden meer centraal komt te staan in de aansturing van het beheer. Naast het rationele, technische overwegingen is daarvoor meer aandacht nodig voor de belevingswaarde en de functionele kwaliteiten van openbare ruimte.

¹ De prioriteringsmethodiek van PLAN terra wordt door diverse Nederlandse gemeenten toegepast. De methodiek is ook de basis voor de planning van projecten binnen het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP+) van de provincie Noord-Brabant en wordt in dit kader door de Brabantse gemeenten gebruikt om in aanmerking te komen voor een cofinanciering binnen de gebiedsgerichte aanpak (GGA).

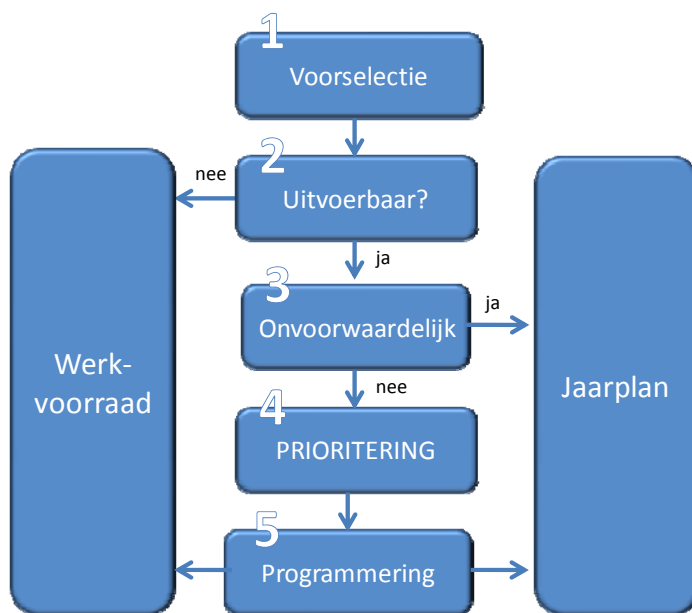
2.2 Doelstellingen

Het hoofddoel van het Infraplan en de ondersteunende prioriteringsmethodiek is dat er meer effectieve en navolgbare keuzes kunnen worden gemaakt over de projecten in de openbare ruimte. Onder die projecten verstaan we groot onderhoudsmaatregelen en herinrichtingen. De meerwaarde moet tot uitdrukking komen in de volgende punten:

- een meer transparante werkwijze van plannen van projecten, waarbij de afwegingen per project inzichtelijk en navolgbaar worden gemaakt;
- een beperkt aantal beoordelingscriteria om de relatieve urgentie van projecten in de openbare ruimte te illustreren;
- bij het bepalen van de prioriteiten van projecten moet ook waarde kunnen worden toegekend aan de voorkeuren en belangen van burgers en andere belanghebbenden, de voorkeuren van het bestuur, de beschikbaarheid van subsidies, e.d.;
- naast de technische noodzaak moet bij de prioriteitstelling rekening worden gehouden met de functionele noodzaak en de noodzaak ten aanzien van de belevingswaarde van de openbare ruimte;
- een kernachtig overzicht van projecten met een heldere presentatie en vormgeving, waardoor het Infraplan voor een ieder makkelijk leesbaar is, zowel voor de ambtelijke organisatie, als het bestuur, de burgers en andere belanghebbende;
- een zorgvuldige afstemming van projecten tussen de gemeentelijke afdelingen onderling, als ook met projecten die door externen worden geïnitieerd en uitgevoerd;
- een nauwe afstemming tussen het Infraplan en de daarvan af te leiden afzonderlijke projectplanningen (planningen t.b.v. concrete uitvoering: planontwikkeling, krediet-procedure, besteksvorbereiding en uitvoering);
- een standaardisering van de wijze waarop projecten worden geregistreerd en gepresenteerd.

3. Stappenplan

Bij het opstellen van het Infraplan wordt een vast stappenplan doorlopen. Belangrijk kenmerk in dit stappenplan is dat de prioritering één van de stappen is, pas volgend nadat een aantal afwegingen is gemaakt. Prioritering is dus geen doel op zich. Een prioriteitscore voor een project wordt alleen bepaald als er daadwerkelijk een keuze is te maken over de uitvoering van een project. Als er voorwaarden of omstandigheden spelen die bepalen of een project beslist wel of niet in een bepaald jaar moet of kan worden uitgevoerd dan zijn die voorwaarden of omstandigheden bepalend. In onderstaand stappenplan wordt dit weergegeven.



Figuur 1 Stappenplan Infraplan dat ieder jaar wordt doorlopen

Centraal in het stappenplan staat de vraag of een project in het jaarplan (rechterkolom) wordt opgenomen voor, of dat het voorlopig wordt opgenomen in de werkvoorraad (linkerkolom). Om dat te bepalen worden 5 stappen doorlopen. Ieder jaar bij het voorbereiden van het jaarplan van het daarop volgende jaar wordt het stappenplan doorlopen.

1 Voorselectie

Er wordt gestart met het maken van een voorselectie van projecten. De voorselectie is een proces die gedurende de loop van het jaar plaatsvindt. Uit de technische beheersystemen blijkt bijvoorbeeld dat de onderhoudstoestand van een weg vraagt om ingrijpen. Ook waarnemingen van medewerkers buiten of een toename van vragen en klachten over de openbare ruimte kunnen aanleiding zijn om een project te benoemen. Bijvoorbeeld over een verkeersprobleem of de melding dat de openbare ruimte verouderd raakt. De wijze

waarop een project uiteindelijk wordt benoemd, is te omschrijven als een organisch proces waarbij medewerkers binnen de gemeente na onderling overleg de begrenzings bepalen. Zo wordt er besproken of er bij het betreffende project ook andere verbeteringen wenselijk zijn. Is de onderhoudstoestand bijvoorbeeld de aanleiding dan wordt direct gekeken of er ook mogelijkheden zijn om af te koppelen, de inrichting verkeerstechnisch beter kan worden ingericht, etc. .

Enmaal per jaar wordt een voorlopige lijst van voorgeselecteerde projecten opgemaakt, waarin per project de gewenste maatregel is benoemd en de projectbegrenzings worden bepaald. Bij de voorbereiding van het Infraplan 2011-2014 heeft dat geleid tot een initiële lijst van 19 projecten.

2 Bepalen uitvoerbaarheid ('startmogelijkheid')

Na het opmaken van de voorselectie wordt per project eerst in beeld gebracht of er omstandigheden zijn die bepalen of een project in een bepaald planjaar eventueel nog *niet* kan worden uitgevoerd. Het kan bijvoorbeeld gaan om planologische procedures die moeten worden doorlopen, de afhankelijkheid van een andere project, de benodigde voorbereidingstijd (plannen moeten nog worden gemaakt en besproken met omwonenden). Ten slotte kunnen ook de beschikbaarheid van subsidies of afwegingen om overlast te beperken in een bepaald gebied de uitvoerbaarheid van een project bepalen. De uitvoerbaarheid per project wordt in de projectbladen geregistreerd onder de noemer van '*startmogelijkheid*' (zie de eerste kolom in de projectenlijst in Figuur 12). De projecten waarvoor geldt dat zij nog niet in het beoogde planjaar (rechterkolom) kunnen worden uitgevoerd, kunnen om deze reden direct in de werkvoorraad worden gezet.

3 Onvoorwaardelijk karakter

De omgekeerde variant van '*nog niet uitvoerbaar*' (stap 2) is ook denkbaar. Er kunnen omstandigheden zijn die dwingen dat een bepaald project in een bepaald planjaar *moet* worden uitgevoerd. Dergelijke projecten duiden we aan als projecten met een '*onvoorwaardelijk karakter*'. Een project heeft een onvoorwaardelijk karakter als er bijvoorbeeld sprake is van een calamiteit. Een riolering staat bijvoorbeeld op knappen, of er dreigt kapitaalsvernietiging als niet voortijdig een stuk asfalt in (groot) onderhoud wordt genomen. Onvoorwaardelijk kan ook een gevolg zijn van toezeggingen die er zijn gedaan over de uitvoering van een project of het verplicht moeten uitvoeren van een project volgend op nieuwbouw of aansluiting van een projecten door derden (provincie, waterschap, corporatie, e.d.). Tot slot kunnen ook eisen vanuit een subsidiemogelijkheid zorgen voor een onvoorwaardelijk karakter. Onvoorwaardelijke projecten worden direct in het beoogde planjaar gepland en hoeven feitelijk niet geprioriteerd te worden. Er is immers geen keuzemogelijkheid. In de praktijk zal de toepassing van onvoorwaardelijkheid als basis voor plannen van projecten zo beperkt mogelijk moeten zijn. Het is een bewust ingebouwde optie om te illustreren dat niet alles via prioriteitsscores hoeft te worden aangetoond. Bij de voorbereiding van het infraplan 2011 e.v. is nog geen gebruik gemaakt van onvoorwaardelijke projecten.

4 Prioriteren o.b.v. criteria

Voor alle projecten die resterend na het doorlopen van de eerste drie stappen, moet een nader te bepalen prioriteitsvolgorde duidelijk maken welke projecten in het jaarplan kunnen worden gepland of voorlopig naar de werkvoorraad worden doorgeschoven. Voor het bepalen van deze prioriteitsvolgorde wordt een prioriteringsmethodiek gebruikt. Binnen deze prioriteringsmethodiek wordt elk project beoordeeld op een aantal criteria. Hoofdstuk 4 beschrijft op welke wijze de prioriteitsscore per project wordt bepaald.

5 Programmeren

De prioriteitsscore geeft een indruk van de relatieve urgentie van een project, maar is niet 100% bepalend in de uiteindelijke planning (of programmering). Prioriteren is dus niet programmeren. Bij het programmeren moet rekening worden gehouden met eventuele synergie-effecten tussen projecten. Dit zowel tussen de projecten van het infraplan onderling, als tussen reeds lopende projecten, niet-infraplan projecten (zoals projecten binnen een grondexploitatie), als eventuele projecten van externe partijen, als de woningcorporaties, het waterschap of de provincie. Deze afstemming kan er toe leiden dat een project, ondanks een hoge prioriteitsscore, wordt doorgeschoven naar een later planjaar.

Een argument hiervoor kan zijn dat er al veel maatregelen in de directe omgeving worden uitgevoerd en dat het voor het voorkomen van te grote overlast beter is om nog even met het project te wachten. Ook kan blijken dat het zinvol is om een project één of meerdere jaren uit te stellen omdat het betreffende project dan tegelijkertijd kan worden uitgevoerd met een project dat toch al stond gepland. Ten slotte is het zo efficiënt mogelijk inzetten van de beschikbare middelen een belangrijk argument bij het programmeren van de projecten. Als een duur project bijvoorbeeld in een bepaald planjaar nog niet kan worden uitgevoerd, omdat de voor dat planjaar beschikbare middelen niet meer toereikend zijn, dan kan een eerstvolgend project van lagere urgentie, maar wel passend in de nog resterende middelen naar voren worden gehaald. Om vergelijkbare redenen wordt – in het geval dat projecten een gelijkwaardige prioriteitsscore hebben gekregen en er een keuze uit één moet worden gemaakt – gekozen voor het goedkoopste project zodat met de beschikbare middelen de hoogste effectiviteit wordt bereikt.

Het op deze manier programmeren van projecten is in de praktijk een iteratief proces waarbij per project de wisselwerking met andere projecten en een optimale benutting van de middelen wordt gezien. In het jaarplan worden deze overwegingen per project wel expliciet benoemd, zodat een ieder kan volgen waarom een bepaald project is geprogrammeerd.

4. De prioriteringsmethodiek en de criteria

4.1 Kenmerken van de prioriteringsmethodiek

Kenmerk van de prioriteringsmethodiek is een beoordeling op zowel inhoudelijke gronden als een beoordeling op een aantal meer subjectieve waarderingen. De *inhoudelijke beoordeling* is een min of meer objectief oordeel over de urgentie van een project. Dit oordeel wordt gebaseerd op de technische staat, alsmede op de functionaliteit van de openbare ruimte. Objectief wil zeggen dat er maatlaten zijn opgesteld waaruit is af te lezen hoe ernstig het technische of functionele probleem is.

De meer subjectieve afwegingen duiden we in de methodiek aan als *afwegingen op draagvlak*. Het gaat hier om zaken die betrekking hebben op het belang dat het bestuur hecht aan de uitvoering van een project. Ook wordt er gekeken naar het aantal mensen dat last ondervindt van de problemen, ofwel de impact die de problemen hebben op de inwoners en bezoekers van Goirle en Riel. Ten slotte wordt als afweging op draagvlak meegenomen dat projecten die lang in de werkvoorraad staan uiteindelijk op basis van een soort van 'wachtijd' tot uitvoering moeten komen.

4.2 Het inhoudelijk oordeel – zes soorten problemen

Projecten in de openbare ruimte worden uitgevoerd omdat er een probleem wordt geconstateerd. Dat kunnen (technische) onderhoudsbehoeften zijn, maar ook functionele problemen, zoals een verkeersonveilige situaties, speelvoorzieningen die niet meer voldoen, of parkeerproblemen, delen van de openbare ruimte die onvoldoende zijn verlicht, etc.. Uiteraard geldt hoe ernstiger het probleem is, hoe belangrijker het is dat het betreffende project wordt uitgevoerd. Bij het inhoudelijk oordeel worden op deze manier in totaal 6 verschillende soorten problemen onderscheiden, die zich in combinaties per project kunnen voordoen:

1. **Technische staat van verhardingen**
2. **Technische staat van openbaar groen**
3. **Technische staat van openbare verlichting**
4. **Technische staat van riolering**
5. **Wel of niet al afgekoppeld zijn van hemelwaterafvoer**
6. **Functionele problemen (verkeersonveiligheid, geringe gebruikswaarde, etc.)**

Figuur 2 De 6 soorten problemen voor het bepalen van het inhoudelijk oordeel

Het onderling vergelijken van de urgentie op elk van deze afzonderlijke problemen is feitelijk een kwestie van 'appels met peren vergelijken'. Om de verschillende problemen toch met elkaar te vergelijken gaat het inhoudelijke oordeel uit van een universele maatlat op een ordinale vierpuntenschaal. Figuur 3 geeft deze maatlat weer. Voor elk van de 6 soorten problemen is met kwalitatieve teksten de maatlat onderbouwd (zie figuur 4) en zijn de scores geïllustreerd met foto's (zie Bijlage 1 - De maatlatten). Aan de ordinale schaal zijn scores opgehangen die oplopen van 30, 50, 70 tot 90. Een sommatie van de zes verschillende scores leidt tot een samenvattende subscore voor het inhoudelijk oordeel. Een project waarin alle zes de problemen zich in maximale vorm voordoen scoort aldus maximaal $6 \times 90 = 540$ punten. De minimale score voor het inhoudelijk oordeel bedraagt 30 (een project dat op één probleem de score 'redelijk' heeft).



Figuur 3 Universele maatlat voor het bepalen van inhoudelijk oordeel

Wegen	Toelichting
Redelijk	Enkele schadebeelden of reparaties zichtbaar. Comfort is vrij hoog.
Matig	Enige schade en reparaties zichtbaar. Bestrating begint wat te verzakken.
Slecht	Kleinere gaten in de weg, duidelijke verzakkingen.
Zeer slecht	Rijbaan lijkt een lappendeken, grote delen met reparaties en schadebeelden.
Groen	Toelichting
Redelijk	Weinig beschadigingen of onkruid.
Matig	Hier en daar beschadigingen, onkruid. Beplanting kan wat karig ogen.
Slecht	Redelijk veel beschadigingen en onkruid. Soms ontbreken struiken.
Zeer slecht	Veel beschadigingen, onkruid. Struiken en planten zijn verwilderd of verdwenen.
Openbare verlichting	Toelichting
Redelijk	Afschrijvingstermijn is voor 0-25% verstreken
Matig	Afschrijvingstermijn is voor 26-50% verstreken
Slecht	Afschrijvingstermijn is voor 51-75% verstreken
Zeer slecht	Afschrijvingstermijn is voor 76-100% verstreken of voldoet technisch niet meer
Riolering	Toelichting
Redelijk	Gemiddelde score beheersysteem (KIC) < 0,2
Matig	Gemiddelde score beheersysteem (KIC) < 0,4
Slecht	Gemiddelde score beheersysteem (KIC) < 0,6
Zeer slecht	Gemiddelde score beheersysteem (KIC) ≥ 0,6
Afkoppelen	Toelichting
Redelijk	Tot max. 25% verhard opp. + daken afgekoppeld
Matig	Tot max. 50% verhard opp. + daken afgekoppeld
Slecht	Tot max. 75% verhard opp. + daken afgekoppeld
Zeer slecht	Tot 100% verhard opp. + daken afgekoppeld
Functionaliteit	Toelichting
Redelijk	Verkeerssituatie kan beter, weinig ontmoetingsplaatsen.
Matig	Enkele onduidelijke verkeerssituaties, geen ontmoetingsplaatsen.
Slecht	Enkele onduidelijke/onoverzichtelijke verkeerssituaties, onvoldoende parkeercapaciteit
Zeer slecht	Onoverzichtelijke en onduidelijke verkeerssituaties, veel te weinig parkeercapaciteit.

Figuur 4 Uitwerking maatlatten voor de 6 verschillende problemen

4.3 Afwegingen op draagvlak

De afwegingen op draagvlak worden beschouwd als correcties op het eerder bepaalde inhoudelijke oordeel. Door te spreken over correcties wordt onderstreept dat de afwegingen op draagvlak weliswaar belangrijk kunnen zijn, maar dat er altijd sprake moet zijn van een relatief hoge score op het inhoudelijk oordeel om een project uiteindelijk een hoge prioriteitsscore te geven. Anders gezegd: een project met alleen hoge afwegingen op draagvlak kan niet doorslaggevend zijn in de uiteindelijke prioriteitsscore. De prioriteringsmethodiek maakt onderscheid naar vier verschillende soorten afwegingen op draagvlak.

1. Belevingswaarde
2. Impact ('hoeveel mensen hebben er last van?')
3. Bestuurlijke wenselijkheid
4. Bijtelling vanwege uitstel

Figuur 5 De 4 afwegingen op draagvlak: correctie op het inhoudelijk oordeel

Ad 1. Correctie op basis van belevingswaarde

Projecten in de openbare ruimte kunnen ook worden geïnitieerd vanuit de constatering dat de openbare ruimte oud en versleten is geraakt en eigenlijk niet meer past bij de huidige eisen. De belevingswaarde is dan niet meer wat het zou moeten zijn. Het waarderen van de belevingswaarde wordt in de prioriteringsmethodiek beschouwd als een correctie op het inhoudelijk oordeel over de eerder genoemde 6 soorten problemen. De redenering hierachter is dat een probleem ten aanzien van belevingswaarde zich in de praktijk vaak uit als *een gevolg* van de technische en/of functionele problemen. Het is dan onredelijk om het belevingswaarde probleem als een zevende extra criterium op te tellen, omdat deze projecten dan in verhouding met projecten waar belevingswaarde geen probleem is, een onevenredig hoge score krijgen. Belevingswaardeproblemen worden om deze reden met een percentage gecorrigeerd op de al eerder bepaalde inhoudelijk oordeel. Figuur 6 geeft de wijze van correctie plaats.

Belevingswaarde	Toelichting	Correctie
Goed	Ziet er fraai uit. Nodigt uit tot gebruik.	(geen correctie)
Matig	Ziet er niet fraai uit. Uit de tijd	+ 12,5%
Slecht	Ziet er niet uit. Schort aan sociale veiligheid	+ 25%

Figuur 6 Maatlat voor belevingswaarde. Correctie op het inhoudelijk oordeel

Ad 2. Correctie op basis van 'impact'

Het is ook zaak om te kijken naar de omvang van het gebied c.q. de impact die de problemen hebben. Feitelijk staat de vraag centraal "hoeveel mensen ondervinden dagelijks last van de geduide problemen?" De methodiek maakt hiervoor de onderverdeling naar resp. straat-, buurt-, wijk- en gemeentelijk niveau. Uitgangspunt is dat een project dat een grote impact (bijvoorbeeld de gehele gemeente heeft er last van, omdat het een grote centrale ontsluitingsweg is) relatief belangrijker is dan een project dat een probleem met een geringe impact oplost (bijvoorbeeld een project dat alleen betekenis heeft voor een straat). Evenals de correctie op basis van belevingswaarde wordt de impact van de problemen gezien als een correctie op het eerder bepaalde inhoudelijk oordeel.

Impact	Correctie
Straat	(geen correctie)
Buurt	+ 10%
Wijk	+ 21%
Gemeente	+ 33%

Figuur 7 Maatlat voor impact: "hoeveel mensen hebben last van het probleem?"
Correctie op het inhoudelijke oordeel

Ad 3. Bestuurlijke wenselijkheid

Met het begrip 'bestuurlijke wenselijkheid' kan uitdrukking worden gegeven aan de door het bestuur vastgestelde beleidsnota's en/of besluiten. Projecten die in het kader van een bepaald vastgesteld beleid worden uitgevoerd kunnen dan een hogere prioriteit krijgen, dan projecten die niet binnen een bepaald beleid worden uitgevoerd. Figuur 8 geeft de algemene maatlat weer voor het corrigeren op basis van bestuurlijke wenselijkheid. Bij de voorbereiding van het Infraplan 2011-2014 is nog geen gebruik gemaakt van de correctie op basis van bestuurlijke wenselijkheid. Ook de wijze waarop de maatlat meer specifiek wordt onderbouwd, is nog punt van uitwerking. Gedacht kan worden aan het benoemen van een aantal door het bestuur aan te dragen beleidsthema's (speerpunten), die zij als correctie wil laten uitwerken op de prioriteitenlijst. Die thema's kunnen bijvoorbeeld ontleend zijn aan het nieuwe collegeprogramma.

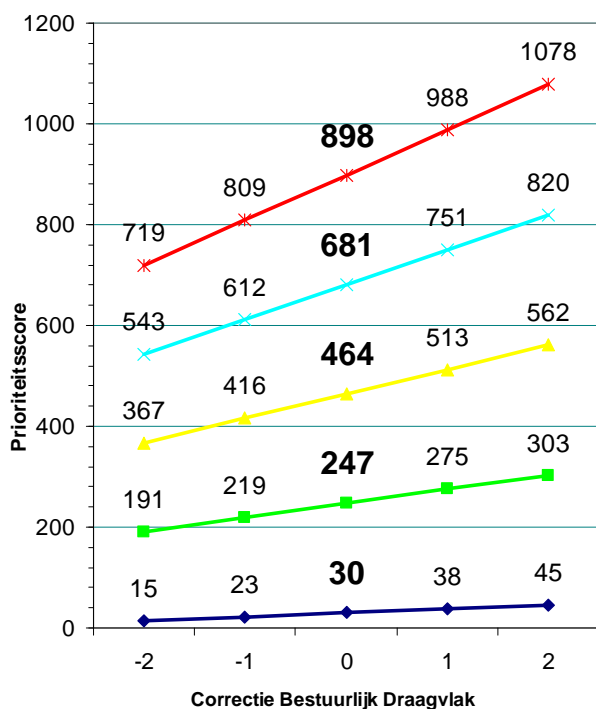
+2	Bestuurlijke wenselijkheid zeer positief te corrigeren
+1	Bestuurlijke wenselijkheid positief te corrigeren
0	Geen correctie op basis van bestuurlijke wenselijkheid
-1	Bestuurlijke wenselijkheid negatief te corrigeren
-2	Bestuurlijke wenselijkheid zeer negatief te corrigeren

Figuur 8 Maatlat voor correctie bestuurlijke wenselijkheid

Berekeningswijze correctie bestuurlijke wenselijkheid

In tegenstelling tot de correcties op basis van belevingswaarde en impact (ad 1 en ad 2) heeft de correctie op basis van bestuurlijke wenselijkheid een relatieve invloed op het inhoudelijk oordeel. Dat wil zeggen naar mate het inhoudelijk oordeel hoger is oftewel het

project belangrijker is, de absolute invloed die van het criterium 'bestuurlijke wenselijkheid' uitgaat hoger is. Maar de relatieve invloed wordt wat gedrukt. Dit is ingebouwd in de methodiek om er voor te zorgen dat projecten met een hoog inhoudelijk oordeel niet te hoog opgeplust kunnen worden. Figuur 9 illustreert deze nivellering. De figuur laat zien dat een minimaal inhoudelijk oordeel van 30 tot maximaal 45 kan worden opgeplust als bestuurlijk beleid met +2 wordt gecorrigeerd: de correctie is dus 15 punten ten opzichte van 30, ofwel + 50%. Als het inhoudelijk oordeel maximaal is (score 898) dan kan deze score maximaal opgeplust worden tot 1078 ofwel 20%.



Figuur 9 Illustratie invloed correctie bestuurlijke wenselijkheid: naar mate het inhoudelijk oordeel (vet gedrukt) hoger is, is de invloed van bestuurlijke wenselijkheid procentueel bewust lager. Absoluut gezien loopt het wel op, zodat je een groter project meer kunt ophogen.

Ad 4. Bijtelling vanwege uitstel

Het Infraplan wordt ieder jaar geactualiseerd. Alle prioriteitscores worden dan jaarlijks tegen het licht gehouden. Komen de scores nog overeen met situatie buiten? Is de urgentie hoger of wellicht lager geworden? Maar ook kunnen nieuwe projecten in de lijst worden opgenomen. Door de jaarlijkse actualisatie kan het gebeuren dat projecten elk jaar worden overstegen door de urgentie van andere projecten. Om te voorkomen dat projecten door deze werking oneindig lang in de werkvoorraad blijven staan is als vierde afweging op draagvlak een 'bijtelling vanwege uitstel' in de methodiek opgenomen. Die bijtelling houdt in dat de prioriteitscore van een project elk jaar met 10% wordt opgehoogd voor elk jaar dat het betreffende project in de werkvoorraad is gestaan.

4.4 De prioriteringsmethodiek samengevat

De paragrafen 4.1. tot en 4.3 hebben duidelijk gemaakt dat de prioriteringsmethodiek uit gaat van tien verschillende criteria, onderverdeeld naar twee soorten afwegingen: het inhoudelijk oordeel en de afwegingen op draagvlak. Figuur 10 geeft de tien criteria bij wijze van samenvatting weer.

Inhoudelijk oordeel	Afwegingen op draagvlak
1. Technische staat verhardingen	7. Correctie o.b.v. belevingswaarde
2. Technische staat openbaar groen	8. Correctie o.b.v. impact
3. Technische staat verlichting	9. Correctie bestuurlijke wenselijkheid
4. Technische staat riolering	10. Correctie bijtelling uitstel
5. Afkoppeling hemelwaterafvoer	
6. Functionele problemen	

Figuur 10 Samenvatting prioriteringsmethodiek: de 10 criteria

Door toepassing van de tien criteria krijgt een project een prioriteitsscore die kan variëren van minimaal de score 30 (een project scoort dan laag op slechts één probleem en wordt niet gecorrigeerd), tot maximaal de score 1.078 als er op 6 problemen maximaal wordt gescoord en bovendien de afwegingen op draagvlak maximaal corrigeren. Zie Figuur 11 voor het overzicht. Die maximale score kan ieder jaar met 10% oplopen naarmate het betreffende project in de werkvoorraad blijft staan.

	Toelichting minimum	Minimu mscore	Toelichting maximum	Maximu mscore
Maximaal inhoudelijk oordeel	1 x 30	30	6 x 90	540
Maximaal belevingswaarde	niet corrigeren	30	+25%	675
Maximaal impact	niet corrigeren	30	+ 33%	898
Maximaal bestuurlijke wens.	niet corrigeren	30	+20%	1078
Correctie één jaar uitstel			+10%	1186
Correctie twee jaar uitstel			+10%	1294
Correctie drie jaar uitstel			+10%	1402
Correctie vier jaar uitstel			+10%	1509

Figuur 11 Illustratie van de minimale (30) en maximale prioriteitsscores (1.078 en hoger)

5. Het jaarprogramma 2011 e.v.

5.1 De voorselectie van het Infraplan 2011 e.v.

De nieuwe werkwijze voor het Infraplan is voor het eerst toegepast ten behoeve van het jaarprogramma 2011. In de eerste versie zijn in totaal 19 projecten opgevoerd. Een deel daarvan was in 2009 en daarvoor al als projectvoornemen bekend; een ander deel van de projecten is in 2010 voor het eerst opgenomen. De projecten zijn opgevoerd op basis van informatie uit de rationele beheersystemen voor wegen en riolering of zijn als project benoemd naar aanleiding van waarnemingen door de medewerkers van de afdeling Realisatie en Beheer. Alle projecten zijn na een eerste voorselectie besproken, waarbij per project is bezien welke maatregelen in het betreffende project meegenomen zouden moeten worden en waar de projectbegrenzingsen dan liggen.

Het overzicht in figuur 12 toont alle 19 projecten die in het Infraplan 2011 e.v. zijn opgenomen. De tabel laat zien dat de totale kosten van al deze 19 projecten op bijna € 12,4 miljoen wordt geraamd². Het merendeel van deze kosten wordt bepaald door maatregelen die nodig zijn aan de verhardingen riolering: respectievelijk ruim € 6,9 miljoen voor verharding en bijna € 3,9 miljoen voor maatregelen aan de riolering.

In de begroting is op dit moment €1,4 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van groot onderhoudsmaatregelen en reconstructies van wegen en € 1,385 miljoen voor de uitvoering van grootschalige rioleringswerkzaamheden. Met deze beschikbare middelen beschikbaar zijn, kan de huidige werkvoorraad aan wegenprojecten in ruim 5 jaar worden uitgevoerd, of anders gezegd uit de huidige lijst moet een keuze van 1 uit 5 worden gemaakt. De werkvoorraad aan rioleringsprojecten kan met de beschikbare middelen voor riolering binnen 3 jaar worden uitgevoerd, ofwel een keuze van 1 uit 3. Dit zijn overigens grove ramingen: als in een bepaald planjaar een project met hoge kosten worden voorgesteld voor uitvoering, kan dat betekenen dat er slechts 2 of 3 projecten in dat jaar kunnen worden uitgevoerd.

²

De kostenraming van Van Haestrechtstraat (18) en Dorpsstraat, Tilburgseweg (19) zijn nog niet bekend en daardoor nog niet meegerekend in het overzicht.

Prjnr.	Plaats	Wijk	Naam	Start mogelijk	Subsidie	Riolering	Wegen	Groen	Openbare verlichting	Functionele maatregelen	TOTAAL
1	Goirle	De Hellen	Omgeving Den Brem (o.a. Den Brem, Akkerwinde)	2010	ja	€ 327.000	€ 365.000	€ 14.000	€ 84.000	€ 0	€ 790.000
2	Goirle	De Hellen	Omgeving Haneven (o.a. Haneven, Bankven, Putven, Donkven)	2010	ja	€ 397.000	€ 730.000	€ 10.000	€ 104.000	€ 6.000	€ 1.247.000
3	Goirle	Hoogeind	Nieuwkerksedijk ged. Parallelweg-Wittendijk	2012	ja	€ 199.000	€ 476.000	€ 49.000	€ 24.000	€ 57.000	€ 803.000
4	Goirle	Centrum	Muldersweg, Molenstraat	2010	ja	€ 84.000	€ 385.000	€ 7.000	€ 52.000	€ 36.000	€ 564.000
5	Riel	Liefkenshoek	Liefkenshoek	2010	nee	€ 355.000	€ 445.000	€ 11.000	€ 75.000	€ 6.000	€ 892.000
6	Riel	-	Groene entree en fietspad noordzijde Rillaerse baan (Riel)	2010	ja	€ 0	€ 127.000	€ 0	€ 43.000	€ 0	€ 170.000
7	Goirle	t Ven	t Ven-Noord (o.a. Mortelstraat, Wermen Bossestraat, Papenlantstraat)	2010	ja	€ 439.000	€ 362.000	€ 39.000	€ 137.000	€ 49.000	€ 1.026.000
8	Goirle	Centrum	Tilburgseweg Centrum	2010	ja	€ 194.000	€ 199.000	€ 5.000	€ 86.000	€ 21.000	€ 505.000
9	Goirle	De Hellen	Omgeving De Gagel(o.a. Baronilaan, Valeriaan, Zonnedaauw etc.)	2010	ja	€ 636.000	€ 1.161.000	€ 31.000	€ 99.000	€ 30.000	€ 1.957.000
10	Goirle	De Hellen	Peppelgaard, Beukengard	2010	ja	€ 293.000	€ 405.000	€ 4.000	€ 26.000	€ 15.000	€ 743.000
11	Goirle	Hoogeind	Spoorbaan; Wim Rötherlaan tot De Schietberg	2011	ja	€ 46.000	€ 311.000	€ 49.000	€ 56.000	€ 103.000	€ 565.000
12	Goirle	Hoogeind	Pastorenbuurt	2010	ja	€ 845.000	€ 1.303.000	€ 24.000	€ 0	€ 63.000	€ 2.235.000
13	Riel	Ronde Akkers	Ronde Akkers, Kaar (Riel)	2010	nee	€ 29.000	€ 458.000	€ 17.000	€ 69.000	€ 6.000	€ 579.000
14	Goirle	t Ven	Van Hessen Kasselstraat	2010	nee	€ 16.000	€ 151.000	€ 4.000	€ 12.000	€ 12.000	€ 195.000
15	Goirle	Grobbendonck	Grobbendonckhofjes: Zevenkwartieren en Bijlackers	2011	nee	€ 7.000	€ 132.000	€ 8.000	€ 39.000	€ 0	€ 186.000
16	Goirle	Wildackers	Reitstraat	2010	nee	€ 20.000	€ 97.000	€ 8.000	€ 14.000	€ 0	€ 139.000
17	Goirle	Hoge wal	Groene as Hoge Wal	2010	nee	€ 0	€ 51.000	€ 34.000	€ 0	€ 0	€ 85.000
18	Goirle	Abcoven	Van Haestrechtstraat	2010		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
19	Goirle	Centrum	Dorpstraat, Tilburgseweg	2011		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			TOTALE KOSTENRAMING			€ 3.886.000	€ 6.901.000	€ 283.000	€ 920.000	€ 405.000	€ 12.395.000

Figuur 12 Projecten Infraplan 2011 e.v. – de 19 projecten en kostenraming (de kostenraming van Van Haestrechtstraat (18) en Dorpsstraat, Tilburgseweg (19) zijn nog niet bekend)

5.2 Resultaten prioritering

Alle 19 projecten zijn gescoord op de criteria van de prioriteringsmethodiek. Het criterium 'bestuurlijke wenselijkheid' is ten behoeve van het jaarplan 2011 nog niet toegepast. De tabel op in figuur 13 laat de resultaten zien. In de kolom 'inhoudelijk oordeel' is de prioriteitsscore te zien op basis van de criteria van de 6 verschillende soorten problemen; in de kolom "PRIOR" is de uiteindelijke prioriteitsscore opgenomen, die tot stand is gekomen na een correctie op de 3 afwegingen op draagvlak (belevingswaarde, impact en bijtelling wegens uitstel). Merk op dat de lijst is gesorteerd eerst op de startmogelijkheid en daarna pas op prioriteitsscore. Bij wijze van samenvatting wijzen we op de volgende conclusies:

- Het inhoudelijk oordeel varieert van 90 tot 480. Er kan maximaal 540 worden gescoord. Projecten die inhoudelijk hoog scoren zijn de Omgeving Den Brem (project 1, score 480), de Omgeving Haneven (project 2, score 420) en de Nieuwekerksedijk-Parallelweg -Wittendijk (project 3, score 410). Dit zijn projecten waar sprake is van een combinatie van zeer slechte verharding, zeer slechte verlichting, soms in combinatie met slechte tot matige riolering. Ook wat betreft functionaliteit zijn hier de nodige verbeteringen gewenst en bestaan er voornemens om het gehele areaal af te koppelen;
- Projecten die een lager inhoudelijk oordeel hebben zijn vaak projecten waar sprake is van enkele problemen (een voorbeeld is de Groene As Hoge Wal (project 17, score 90), waar groen zeer slecht is, of meerdere problemen met relatieve geringe ernst (een voorbeeld zijn de Grobbendonckhofjes (project 15, score 260) waar weliswaar de verharding, het groen en de riolering om aanpak vragen, maar waar de ernst van de problemen in vergelijking met andere projecten beperkter is);
- Door de correcties van de afwegingen op draagvlak zijn uiteindelijke prioriteitsscores bepaald, die variëren van 111 tot 653. Projecten met een hoge eind prioriteitsscore zijn projecten met een hoog inhoudelijk oordeel met sterke correcties op basis van belevingswaarde en impact ('hoeveel mensen hebben er last van?'). De Omgeving Den Brem (project 1, score 653), de Omgeving Haneven (project 2, score 629) en de Nieuwekerksedijk-Parallelweg -Wittendijk (project 3, score 614). scoren het hoogst;
- De projecten van Van Haestrechtstraat (18) en Dorpsstraat, Tilburgseweg (19) zijn nog premature projectvoorstellen en moet eerst nader worden uitgewerkt om een prioriteitsscore te kunnen bepalen.



Prjnr.	Naam	Start mogelijk	Riolering	Afkoppelen	Wegen	Groen	Openbare verlichting	Functionele maatregelen	Inhoud. Oordeel	Beleving	Impact	Bijtell. Uitstel	PRIOR
1	Omgeving Den Brem (o.a. Den Brem, Akkerwinde)	2010	Zeer slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Matig	Zeer slecht	Slecht	480	Matig	Buurt	10%	653
2	Omgeving Haneven (o.a. Haneven, Bankven, Putven, Donkven)	2010	Matig	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk	Zeer slecht	Slecht	420	Matig	Wijk	10%	629
3	Nieuwkerksedijk ged. Parallelweg-Wittendijk	2012		Zeer slecht	Zeer slecht	Matig	Zeer slecht	Zeer slecht	410	Matig	Gemeente	0%	614
4	Muldersweg, Molenstraat	2010	Matig		Zeer slecht		Zeer slecht	Zeer slecht	320	Slecht	Gemeente	10%	586
5	Liefkenshoek	2010	Redelijk	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk	Zeer slecht	Redelijk	360	Matig	Wijk	10%	539
6	Groene entree en fietspad noordzijde Rillaerse baan (Riel)	2010			Matig	Zeer slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	320	Slecht	Wijk	10%	532
7	t Ven-Noord (o.a. Mortelstraat, Wermen Bossestraat, Papenlantstraat)	2010	Matig	Zeer slecht	Slecht		Zeer slecht	Matig	350	Matig	Wijk	10%	524
8	Tilburgseweg Centrum	2010		Zeer slecht	Matig	Redelijk	Matig	Zeer slecht	310	Matig	Gemeente	10%	511
9	Omgeving De Gagel(o.a. Baronilaan, Valeriaan, Zonnedaauw etc.)	2010	Redelijk	Slecht	Matig	Matig	Slecht	Slecht	340	Matig	Wijk	10%	509
10	Peppelgaard, Beukenggaard	2011	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	0	Zeer slecht	Slecht	410	Matig	Straat	10%	507
11	Spoorbaan; Wim Rötherlaan tot De Schietberg	2010			Zeer slecht	Matig	Zeer slecht	Slecht	300	Slecht	Gemeente	0%	499
12	Pastorenbuurt	2010	Slecht	Zeer slecht	Slecht	Redelijk		Redelijk	290	Slecht	Wijk	10%	482
13	Ronde Akkers, Kaar (Riel)	2010	Redelijk	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk	Zeer slecht		330	Goed	Buurt	10%	399

Prjnr.	Naam	Start mogelijk	Riolering	Afkoppelen	Wegen	Groen	Openbare verlichting	Functionele maatregelen	Inhoud. Oordeel	Beleving	Impact	Bijtell. Uitstel	PRIOR
14	Van Hessen Kasselstraat	2010	Redelijk		Zeer slecht		Zeer slecht	Slecht	280	Slecht	Straat	10%	385
15	Grobbendonckhofjes: Zevenkwartieren en Bijlakkers	2011	Redelijk		Zeer slecht	Matig		Zeer slecht	260	Slecht	Straat	0%	325
16	Reitstraat	2010	Redelijk		Matig	Redelijk	Zeer slecht	Matig	250	Matig	Straat	10%	309
17	Groene as Hoge Wal	2010				Zeer slecht			90	Matig	Straat	10%	111

Figuur 13 Prioritering Infraplan 2011 e.v. – de lijst is gesorteerd op 1) Startmogelijkheid en vervolgens op 2) Prioriteit

5.3 Programmering 2011

De prioriteitsvolgorde is niet bij voorbaat bepalend voor de uiteindelijke programmering van het Infraplan. De beschikbare budgetten voor groot onderhoud en grote werken in de openbare ruimte bepaalt uiteindelijk in welk jaar welke projecten kunnen worden uitgevoerd. In de begroting zijn op dit moment twee aparte budgetten opgenomen voor de uitvoering van groot onderhoudsmaatregelen en reconstructies van wegen (jaarlijks € 1.400.000 dat jaarlijks wordt geïndexeerd). Uitgangspunt bij dit budget is een integrale uitvoering van maatregelen, van waaruit ook de kosten voor eventuele maatregelen aan verlichting, groen en functionele aanpassingen worden betaald. Voor de uitvoering van grootschalige rioleringswerkzaamheden is een apart budget beschikbaar (jaarlijks €1.385.000 dat jaarlijks wordt geïndexeerd). Deze twee budgetten, in totaal dus € 2.785.000 bepalen in welk jaar de projecten kunnen worden gepland.

Eerste concept Infraplan 2011

In figuur 14 is een eerste voorstel uitgewerkt voor het Infraplan. De figuur laat zien dat er 3 projecten worden voorgesteld voor uitvoering (zie de kolom "Voorstel Programm."):

1. Omgeving Den Brem (project 1, prioriteitscore 653, totale kosten € 790.000)
2. Omgeving Haneven (project 2, prioriteitscore 629, totale kosten € 1.247.000)
3. Tilburgseweg Centrum (project 8, prioriteitscore 511, totale kosten € 539.000)

De projecten in de omgeving van Den Brem en de omgeving van het Haneven zijn worden voorgesteld op grond van hun hoge prioriteit. Het project Tilburgseweg Centrum wordt voorgesteld ondanks een relatief lagere prioriteit voor uitvoering in 2011. Reden hiervoor is dat er voor dit project nog € 332.000 gereserveerd staat voor specifiek dit project. Voor 2011 is er dan dus eigenlijk € 1.400.000 + € 332.000 = € 1.732.000 beschikbaar.

Bij het voorstel van de 3 genoemde projecten wordt in totaal € 1.658.000 aangewend voor maatregelen aan wegen, groen, verlichting en functionele maatregelen (zie de kolom "Cumul. Wegen") en € 918.000 voor rioleringswerkzaamheden (zie de kolom "Cumul. Riolering"). Door dit voorstel zou er vooralsnog € 74.000 resteren binnen het budget "wegen" en € 467.000 binnen het budget "riolering". Deze bedragen worden volgens de nieuwe benadering van het Infraplan doorgeschoven bij de programmering van het jaarplan 2012 e.v. opgevoerd. We moeten hierbij opmerken dat het voorlopige ramingen zijn. De definitieve te besteden bedragen worden bekend na aanbesteding en de uiteindelijke uitvoering van de projecten.



Prjnr.	Naam	Start mogelijk	Voorstel program	PRIOR	Totaal riolering	Totaal wegen	Cumul. Riolering	Cumul. Wegen	Beschikbaar riolering	Beschikbaar Wegen
1	Omgeving Den Brem (o.a. Den Brem, Akkerwinde)	2010	2011	653	€ 327.000	€ 463.000	€ 327.000	€ 463.000		
2	Omgeving Haneven (o.a. Haneven, Bankven, Putven, Donkven)	2010	2011	629	€ 397.000	€ 850.000	€ 724.000	€ 1.313.000		
8	Tilburgseweg Centrum	2010	2011(*)	511	€ 194.000	€ 345.000	€ 918.000	€ 1.658.000	€ 1.385.000	€ 1.400.000 + € 332.000 € 1.732.000
4	Muldersweg, Molenstraat	2010	werk-voorraad	586	€ 84.000	€ 480.000	€ 1.002.000	€ 2.138.000		
5	Liefkenshoek	2010	werk-voorraad	539	€ 355.000	€ 537.000	€ 1.357.000	€ 2.675.000		
6	Groene entree en fietspad noordzijde Rillaerse baan (Riel)	2010	werk-voorraad	532	€ 0	€ 170.000	€ 1.357.000	€ 2.845.000		
7	t Ven-Noord (o.a. Mortelstraat, Wermen Bossestraat, Papenlantstraat)	2010	werk-voorraad	524	€ 439.000	€ 548.000	€ 1.796.000	€ 3.393.000		
9	Omgeving De Gagel (o.a. Baronielaan, Valeriaan, Zonnedauw etc.)	2010	werk-voorraad	509	€ 636.000	€ 1.321.000	€ 2.432.000	€ 4.714.000		
10	Peppelgaard, Beukenggaard	2010	werk-voorraad	507	€ 293.000	€ 477.000	€ 2.725.000	€ 5.191.000		
12	Pastorenbuurt	2010	werk-voorraad	482	€ 845.000	€ 1.390.000	€ 3.570.000	€ 6.581.000		
13	Ronde Akkers, Kaar (Riel)	2010	werk-voorraad	399	€ 29.000	€ 533.000	€ 3.599.000	€ 7.114.000		
14	Van Hessen Kasselstraat	2010	werk-voorraad	385	€ 16.000	€ 175.000	€ 3.615.000	€ 7.289.000		

Prjnr.	Naam	Start mogelijk	Voorstel program	PRIOR	Totaal riolering	Totaal wegen	Cumul. Riolering	Cumul. Wegen	Beschikbaar riolering	Beschikbaar Wegen
16	Reitstraat	2010	werk-voorraad	309	€ 20.000	€ 119.000	€ 3.635.000	€ 7.408.000		
17	Groene as Hoge Wal	2010	werk-voorraad	111	€ -	€ 85.000	€ 3.635.000	€ 7.493.000		
18	Van Haestrechtstraat	2010	werk-voorraad	0	€ -	€ -	€ 3.635.000	€ 7.493.000		
11	Spoorbaan; Wim Rötherlaan tot De Schietberg	2011	werk-voorraad	499	€ 45.000	€ 519.000	€ 3.680.000	€ 8.012.000		
15	Grobbendonckhofjes: Zevenkwartieren en Bijlakkers	2011	werk-voorraad	325	€ 7.000	€ 179.000	€ 3.687.000	€ 8.191.000		
19	Dorpstraat, Tilburgseweg	2011	werk-voorraad	0	€ -	€ -	€ 3.687.000	€ 8.191.000		
3	Nieuwkerksedijk ged. Parallelweg-Wittendijk	2012	werk-voorraad	614	€199.000-	€ 318.000	€ 3.886.000	€ 8.509.000		

Figuur 14 Eerste concept Infracplan 2011 e.v. – de cumulatieve bedragen binnen de budgetten voor wegen en riolering bepalen in welk planjaar de projecten kunnen worden uitgevoerd.

(*) Door een bezuinigingstaakstelling van € 300.000 op het budget wegen is er in 2011 niet € 1,4 miljoen, maar € 1,1 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van wegen, groen en verlichting. Door deze bezuiniging wordt het project "Tilburgseweg Centrum" (project 8) doorgeschoven naar de werkvoorraad en kan het project "Omgeving Haneven" in 2011 rekenen op maximaal € 850.000 - €213.000 = € 637.000 uit het budget wegen. De resterende middelen uit het budget wegen kunnen dan pas in 2012 worden aangewend. Zie hiervoor ook figuur 15.

Definitief voorstel Infracplan 2011 – na bezuinigingstaakstelling

Het bestuur heeft in de loop van 2010 als opdracht gegeven om in 2011 eenmalig € 300.000 te bezuinigen op het budget dat binnen het Infracplan beschikbaar is voor de integrale uitvoering van wegen, verlichting en groen. Dat besluit houdt in dat er niet € 1.400.000 beschikbaar is, maar €1.100.000. Door deze bezuiniging wordt het project "Tilburgseweg Centrum" (project 8) doorgeschoven naar de werkvoorraad en kan het project "Omgeving Haneven" in 2011 rekenen op maximaal € 850.000 - €213.000 = € 637.000. De resterende middelen uit het budget wegen kunnen dan pas in 2012 worden aangewend. Het Infracplan 2011 ziet er dan als volgt uit:

Prjn r.	Naam	Financiering budget Riolering 2011	Financiering budget Wegen 2011	Financiering budget Wegen 2012
1	Omgeving Den Brem (o.a. Den Brem, Akkerwinde)	€ 327.000	€ 463.000	
2	Omgeving Haneven (o.a. Haneven, Bankven, Putven, Donkven)	€ 397.000	€ 637.000	€ 213.000
	TOTAAL	€ 724.000	€1.000.000	€ 213.000
	RESTEREND (over naar 2012)	€ 661.000	€ 0	-/- € 213.000

Figuur 15 Definitief voorstel Infracplan 2011 na bezuinigingstaakstelling.

6. Colofon

Project :	Infraplan 2011-2014 Gemeente Goirle
Projectnummer :	P321-01
Registratienummer :	2011101
Auteurs :	ing. T. Dingemans (gemeente Goirle) en Th. Delisse MSc, ir. M. Hommel (PLAN terra BV)
Opdrachtgever :	Gemeente Goirle, Afdeling Realisatie en Beheer
Datum :	21 februari 2011

Bijlage 1 - De maatlatten

Bijlage 2 –Projectenbladen (3 voorbeelden ter illustratie)
