

Raadsvoorstel

Agendapunt:

Onderwerp

Beleidsnota en uitvoeringsprogramma GVVP

Datum voorstel
30 oktober 2013

Datum raadsvergadering **Bijlagen**
10 december 2013

Ter inzage
Beleidsnota GVVP
Uitvoeringsprogramma GVVP 2014-
2023

Aan de gemeenteraad,

0. Samenvatting

In de raad van december 2012 heeft de gemeenteraad het kaderdocument GVVP vastgesteld. Op basis van het kaderdocument is het beleidsdocument en uitvoeringsprogramma GVVP vormgegeven. In het beleidsdocument zijn per thema de richtlijnen en uitgangspunten geformuleerd die de beleidslijn beschrijven die de gemeente Goirle tijdens de planperiode 2013-2023 wil volgen. De maatregelen uit het beleidsdocument zijn door de gemeente Goirle gevormd tot een concreet uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma zijn drie scenario's in beeld gebracht inclusief de financiële consequenties. Het realiseren van het ideale scenario is in de komende periode waarin de gemeente Goirle rekening moet houden met structurele bezuinigingen, niet haalbaar. Het is echter wel belangrijk de ambitie ten aanzien van verkeer en vervoer zo ver mogelijk overeind te houden en te realiseren. Daarom wordt geadviseerd de komende planperiode uitvoering te geven aan het doelmatige scenario 2. Verkeerskundig gezien is het uitvoeren van scenario 2 een optimale, sobere en duurzame invulling van de ambities uit het beleidsdocument. Het uitvoeren van minder maatregelen is verkeerskundig gezien niet wenselijk.

1. Wat is de aanleiding / wat is het probleem?

De Planwet verkeer en vervoer geeft aan dat de gemeenteraad moet zorgen voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. Het beleid moet richting geven aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Hiervoor is het opstellen van een GVVP een belangrijk instrument. Naast deze wettelijke inslag is de actualisatie van het GVVP 1998 opgenomen in het collegeprogramma 2010-2014. Op basis van deze twee uitgangspunten is in 2012 gestart met het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)

In de raadsvergadering van 11 december 2012 is het kaderdocument GVVP vastgesteld. Het kaderdocument GVVP geeft strategisch weer waar de gemeente Goirle wil staan in 2023 ten aanzien van verkeer en vervoer. De doelstellingen en uitgangspunten van het kaderdocument zijn in de afgelopen periode verwerkt tot een concreet beleidsdocument dat invulling geeft aan de wijze waarop de gestelde doelen en kaders bereikt moeten worden. Binnen het beleidsdocument is ook maatregelprogramma geformuleerd. In het uitvoeringsprogramma zijn alle maatregelen die naar voren zijn gekomen vanuit het beleidsdocument verwerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma.

Ambtelijke bijstand: Mw. Drs J. Bolt

Agendapunt:

Met dit raadsvoorstel wordt het beleidsdocument GVVP ter vaststelling en het uitvoeringsprogramma ter instemming aangeboden. Met de besluitvorming wordt het traject voor het opstellen van het GVVP afgerond en gaan we over in de uitvoeringsfase van het plan.

Voordat het beleidsdocument inhoudelijk is vormgegeven hebben twee werksessies plaatsgevonden. Eén werksessie in Riel ten aanzien van de problematiek van de hoofdroute door Riel. Een tweede werksessie ging over de verkeerscirculatie en bereikbaarheid van het centrum in Goirle. Deze beide onderwerpen vroegen om een verdere inhoudelijke uitwerking. Het resultaat van de werksessies is opgenomen in het beleidsdocument.

In het beleidsdocument zijn vervolgens per thema richtlijnen en uitgangspunten geformuleerd die de beleidslijn beschrijven die de gemeente Goirle tijdens de planperiode 2013-2023 wil volgen. Verder is als afsluiting van het beleidsdocument het maatregelen pakket beschreven. Dit zijn alle maatregelen die uitvoering geven aan de geformuleerde doelstellingen en uitgangspunten. De maatregelen uit het beleidsdocument zijn vervolgens door de gemeente Goirle gevormd tot een concreet uitvoeringsprogramma.

2. Wat willen we bereiken?

In de Beleidsnota zijn de ambities van de gemeente Goirle Kadernota, uitgewerkt per thema. Per thema is omschreven welke acties of eisen er nodig zijn om de gestelde doelen te bereiken. Om het één en ander overzichtelijk weer te geven is er in dit raadsvoorstel voor gekozen om per thema kort de belangrijkste aspecten in een tabel weer te geven. Binnen de tabel wordt verwezen naar de bijbehorende paragrafen in het beleidsdocument. De tabellen in het beleidsdocument zijn op volgorde van thema gerangschikt. Deze volgorde is gelijk aan die in het kaderdocument en heeft geen relatie met de prioritering van de uitvoeringsmaatregelen zoals die in het uitvoeringsprogramma is toegepast.

Verkeersveiligheid	
Duurzaam veilige inrichting (paragraaf 3.3)	<ul style="list-style-type: none">- Gemeente Goirle conformeert zich aan de landelijke inrichtingseisen volgens de basiskenmerken wegontwerp.- Goirle streeft naar realisatie van het optimaal profiel van basiskenmerken wegontwerp maar conformeert zich aan het minimaal profiel.- Wanneer het minimale profiel niet haalbaar is wegens zwaarwegende omstandigheden wordt door het college per geval bepaald of en hoe afgeweken wordt van het minimale profiel.- De focus bij de weginrichting ligt op de hoofdwegen binnen de gemeente.
Wegcategorisering (paragraaf 3.4)	<ul style="list-style-type: none">- De functie van de wegen is vastgelegd in wegcategorisering (zie kaart in bijlage 2 van het beleidsdocument).- Voor specifieke delen van het wegennet is een heroverweging gemaakt ten aanzien van de wegcategorisering (paragraaf 3.4.2).- Het huidige wegennet voldoet op veel punten niet aan de inrichtingsrichtlijn passend bij wegcategorisering. De focus bij aanpassing ligt op ontsluitingswegen (par. 3.4.3).
Onveilige locaties (paragraaf 3.5)	<ul style="list-style-type: none">- Aanpak van de verkeersonveilige locaties op basis van objectieve (ongevallen) en subjectieve (grote hoeveelheid aan meldingen) verkeersonveiligheid.

Agendapunt:

Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving (paragraaf 3.6)	<ul style="list-style-type: none">- Door middel van het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL) scholen stimuleren de schoolomgeving veiliger te maken. Scholen pakken dit zelf op maar worden door de gemeente ondersteund. Met een concreet plan behoren (kleine) infrastructurele maatregelen tot de mogelijkheden.- Naast de directe schoolomgeving is ook de route naar de school van belang.- Specifiek aandacht voor de verkeersveiligheid in de schoolomgeving SG de Keyzer.
Verkeerseducatie (paragraaf 3.7)	<ul style="list-style-type: none">- De gemeente Goirle richt zich naast realiseren van veilige infrastructuur op kennis en vaardigheden van de weggebruiker. Primaire doel is tot stand brengen van gedragsverandering door het uitvoeren van structurele mensgerichte maatregelen.- Goirle Conformeert zich aan de Brabant brede actielijnen en het project 'Help Brabant op weg naar 0 verkeersdoden'.- De gemeente neemt actief deel in diverse overleggen en processen om de gewenste gedragsverandering tot stand te brengen.

Fiets

Fiets netwerk (paragraaf 4.3)	<ul style="list-style-type: none">- Het fietsnetwerk is op een aantal punten heroverwogen (zie paragraaf 4.3).- Het uiteindelijke netwerk is vastgelegd op een kaart (bijlage 3 van het beleidsdocument).- Kwaliteit van de fietsvoorzieningen en het netwerk is goed als deze veilig, samenhangend en comfortabel is.- Goirle conformeert zich aan inrichtingseisen zoals regionaal vastgelegd- Focus voor verbetering van het fietsnetwerk op het primaire netwerk.
Fietsvoorzieningen (paragraaf 4.4)	<ul style="list-style-type: none">- Goirle wil goede stalling voor fietsen bij OV haltes, winkelcentra, toeristische rustplaatsen en openbare voorzieningen als bibliotheek en cultureel centrum.- De voorzieningen moeten een uniforme uitstraling hebben.- Fietsvoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen moeten worden aangelegd conform de richtlijn van het fietsberaad.

Bereikbaarheid en verkeerscirculatie

Circulatie centrum Goirle (paragraaf 5.2)	<ul style="list-style-type: none">- De circulatie in het centrum van Goirle wordt belemmerd door het ontbreken van een noordelijke ontsluiting. Dit is een hiaat in de circulatie en moet zo mogelijk worden opgelost. De exacte aanpak voor de problematiek wordt in overleg met belanghebbenden uitgewerkt.- De uitgangspunten voor de circulatie in het centrum zijn:<ul style="list-style-type: none">o Eenvoudige en heldere routeo Ruimte voor voetgangerso Autoluwo Goede bereikbaarheid parkeergelegenheid vanuit alle richtingeno Veilige inrichting- Het Kloosterplein blijft autoluw niet autovrij.
---	--

Voetgangers

Infrastructuur (paragraaf 6.2)	<ul style="list-style-type: none">- Het realiseren van voldoende brede trottoirs.- Realiseren van toegankelijke voetgangersvoorzieningen op basis van publicatie 177 en 226 van het CROW.- Realiseren van toegankelijke bushaltes.
Oversteekvoorzieningen (paragraaf 6.5)	<ul style="list-style-type: none">- Daar waar mogelijk toepassen van middeneilanden om de oversteek afstand te verkleinen.- Aanleggen van zebrapaden alleen op gebiedsontsluitingswegen (50km/u).- Indien er sprake is van boven gemiddelde hoeveelheid overstekende voetgangers of kwetsbare groepen als kinderen, ouderen of invaliden.

Parkeren

Huidig beleid (paragraaf 7.2)	<ul style="list-style-type: none">- Binnen het GVVP worden geen nieuwe acties uitgezet op het gebied van parkeren. Het huidige parkeerbeleid wordt op een aantal punten geconcretiseerd en toegepast in de praktijk.
---	--

Openbaar Vervoer

(paragraaf 8.2)	<ul style="list-style-type: none">- Bij het aanbesteden van de nieuwe OV concessie eind 2013 zal door de gemeente Goirle worden ingezet op het behoud van het huidige kwaliteitsniveau.- Verbeteren van de positie van de buurtbus. Dit wordt ook meegenomen in de overleggen met de concessiehouder.- Behouden van kwaliteit van de huidige haltevoorzieningen.
-----------------	--

Leefbaarheid en milieu	
Overlast (paragraaf 9.2)	<ul style="list-style-type: none">- Geluidsoverlast en trillingshinder is primair een milieu knelpunt. Echter wanneer het gebruik van de weg niet in overeenstemming is met de functie van de weg en er als gevolg daarvan sprake is van overlast wordt het ook als verkeersprobleem gezien. Voor de aanpak van de problematiek zal dan naast effectmaatregelen ook sprake zijn van bronmaatregelen.- Binnen het beleidsdocument is de leefbaarheids problematiek in de kern Riel uitvoerig in beeld gebracht. Op basis hiervan worden in het uitvoeringsprogramma maatregelen voorgesteld.
Duurzame mobiliteit (paragraaf 9.3)	<ul style="list-style-type: none">- Gezien de opmars van elektrische voertuigen (fiets en auto) en de daaruit volgende aanvragen voor het realiseren van laadpunten bij woningen en in de openbare ruimten zal de gemeente Goirle een beleidslijn opzetten waarin wordt uitgewerkt op welke wijze de gemeente medewerking kan geven aan deze ontwikkeling.

Economische aspecten:

Het centrum wordt als zeer belangrijk economisch gebied binnen de gemeente gezien. Dit blijkt onder andere uit de visie Kloppend Hart. De voorzieningen, met name de detailhandel, staan onder druk. Uit diverse recente onderzoeken blijkt dat het van belang is dat centrumvoorzieningen goed bereikbaar zijn en dat er goede parkeerfaciliteiten worden geboden. Het college heeft aangegeven dat bij het uitwerken van de maatregelen uit het GVVP op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid specifiek rekening moet worden gehouden met de economische aspecten. Hiermee wordt ook direct invulling gegeven op de in de toekomstvisie beschreven economische en duurzame ontwikkeling van Goirle.

Omdat het GVVP een verkeer en vervoersdocument is zijn in het beleidsdocument de economische aspecten niet als specifiek onderwerp benoemd maar wel nadrukkelijk meegewogen binnen de verschillende thema's. Mede door het actief betrekken van de ondernemers bij het opstellen van het kaderdocument en het beleidsdocument is er voor gezorgd dat de economische belangen zijn meegenomen. Hieronder wordt kort ingegaan op een paar specifieke zaken uit het beleidsdocument waarin bij de uitwerking de economische aspecten nadrukkelijk een rol spelen.

Circulatie/bereikbaarheid centrum

Zowel ondernemers als bezoekers van het centrum geven aan dat met name de bereikbaarheid niet als ideaal wordt ervaren. Vanuit het noorden kun je het centrum goed in komen, echter, het wordt als lastig ervaren om het centrum weer te uit te rijden door het ontbreken van een directe noordelijke ontsluiting. Vanuit het zuiden liggen er ook kansen om wellicht te komen tot verbetering. Economisch gezien is de bereikbaarheid dus van groot belang voor de toekomstbestendigheid van het centrum.

Voor het centrum wordt voorgesteld om de verkeerscirculatie nader te onderzoeken, zowel vanuit het noorden als het zuiden dient het centrum goed bereikbaar te zijn, zowel voor inkomend als uitrijdend verkeer. Een goede ontsluiting kan mogelijk ook bijdragen aan een betere vindbaarheid van de parkeergarage (met name vanuit het zuiden). Ook het onderzoeken van een eventuele noordelijke ontsluiting (via Prinsessenstraten of door deel Tilburgsweg 2- richtingsverkeer te maken van de Dorpstraat tot aan de Kalverstraat) is wenselijk. Dit GVVP is dan ons inziens het moment om dit nader te onderzoeken. Voor een gedegen onderzoek is het wenselijk dat in beginsel alle opties worden opgenomen gehouden (met uitzondering van 2-richtingsverkeer ter hoogte van het Kloosterplein uiteraard). Om daadwerkelijk te komen tot een Kloppend Hart is een nader onderzoek naar de centrumcirculatie ons inzien noodzakelijk, zeker in het kader van de huidige detailhandelsproblematiek en de

Agendapunt:

uitdaging die er ligt om ons centrum als economisch belevingsgebied kans te kunnen bieden. Binnen het beleidsplan is opgenomen dat op basis van een gedegen afweging een keuze gemaakt moet worden over het al dan niet realiseren van een noordelijke ontsluiting waarbij de wijze waarop de ontsluiting kan worden ingericht, de functie van de weg en de benodigde ruimtelijke en financiële aspecten bepalend zijn.

Aansluiting Turnhoutsebaan/Poppelseweg

Uit verkeertechnisch oogpunt is de ontsluiting Turnhoutsebaan-Poppelseweg qua verkeersbewegingen niet noodzakelijk en zou overwogen kunnen worden dat de Poppelseweg afgewaardeerd kan worden (p. 22 beleidsdocument). Hierdoor hoeft ook in de lijn van de overdracht van de Turnhoutsebaan geen rotonde ter plaatse van de aansluiting aangelegd te worden. Echter, in het GVVP wordt aangegeven dat de functie van de Poppelseweg nader onderzocht moet worden, aangezien de Poppelseweg economisch gezien van belang kan zijn voor de potentiële doelgroep uit België. De gemeente heeft ook eerder aangegeven dat economisch gezien ook een sterke focus wordt gelegd op België.

Bij afsluiting van de aansluiting Poppelseweg-Turnhoutsebaan moeten bezoeker aan het centrum geleid worden via de Tijnvoortsebaan of via de stoplichten en vervolgens vanuit het noorden via de Tilburgseweg naar het centrum. Omdat bereikbaarheid belangrijk is voor de toekomstbestendigheid van het centrum wordt nu dus voorgesteld dit nader te onderzoeken.

Fiets

Naast de grotere thema's zijn er ook diverse kleinere onderwerpen waarbij economische belangen worden meegewogen. Een goed voorbeeld hiervan is de vervoerwijze fiets. De gemeente Goirle streeft naar goede fiets bereikbaarheid en fietsvoorzieningen bij onder andere winkelcentra. (zie ook p36 beleidsdocument)

3. Wat gaan we daarvoor doen?

Uitvoeringsprogramma

Op basis van het beleidsdocument is een maatregellijst aan verkeersacties ontstaan. Zie hoofdstuk 10 van het beleidsdocument. De maatregellijst bestaat uit zowel de infrastructurele als de niet infrastructurele acties. De maatregellijst bevat alle acties die nodig zijn om alle in het Kaderdocument geformuleerde ambities en alle daaruit voortvloeiende doelstellingen zoals die in het Beleidsdocument zijn vastgelegd te halen.

Het uitvoeringsprogramma, dat is opgesteld op basis van de maatregellijst, is er echter niet op gericht om per definitie alle maatregelen uit te voeren. Het programma is ingesteld op het maken van afgewogen keuzes in het behalen van de ambitie. Door de ambtelijke organisatie in gezamenlijkheid is een vertaalslag gemaakt van de volle ambitie in het beleidsplan naar haalbare en realistische scenario's.

De maatregelen zijn geprogrammeerd met een methode die is gebaseerd op de prioriteringsmethodiek uit het Infraplan. De methodiek van het Infraplan is in 2011 in samenwerking met het bureau Planterra ontwikkeld en door het college vastgesteld als uitvoeringskader voor het plannen van reconstructies en groot onderhoud door de gemeente Goirle. Het wordt gebruikt om infrastructurele maatregelen in te plannen op basis van technische noodzaak en maatschappelijk nut. Voor de uitvoering van de geprioriteerde maatregelen zijn verschillende scenario's denkbaar. In het uitvoeringsprogramma zijn drie verschillende scenario's in beeld gebracht inclusief de financiële consequenties.

scenario 1: volledig

Dit scenario gaat uit van het realiseren van alle maatregelen die uit het beleidsdocument naar voren zijn gekomen.

Agendapunt:

scenario 2: doelmatig

Dit scenario gaat uit van het volledig uitvoeren van de top 4 van meest effectieve verkeersmaatregelen, het uitvoeren van alle maatregelen die al geheel of gedeeltelijk in Infraplan zijn opgenomen (werk met werk maken) en het uitvoeren van een aantal solitaire verkeerskundige projecten. Het betreft de maatregelen die nodig zijn op locaties waar zich op dit moment ongevallen concentreren en waar verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsknelpunten kunnen worden voorkomen.

scenario 3: minimaal noodzakelijk

In dit scenario worden alleen maatregelen uitgevoerd op locaties waar zich op dit moment ongevallen concentreren of waar sprake is van sterke subjectieve verkeersonveiligheid. Het betreft met name verkeersonveilige kruispunten en oversteeklocaties en verkeersonveilige schoolomgevingen. De top 4 van meest effectieve verkeersmaatregelen is ook in dit scenario inbegrepen. Scenario drie richt zich dus enkel op knelpunten die zich nu voordoen. Voorkomen van problemen in de toekomst wordt door middel van dit scenario niet meegenomen. Gerealiseerd moet worden dat dit dus geen duurzame keuze is.

Alle scenario's gaan uit van het volledig uitvoeren van alle niet-infrastructurele maatregelen. De middelen en uren die nodig zijn voor het realiseren van de niet infrastructurale maatregelen zijn al opgenomen binnen de reguliere begroting. Hiervoor hoeft dus geen extra budget ter beschikking te worden gesteld.

In de bijlagen van het uitvoeringsprogramma zijn de scenario's met de infrastructurale maatregelen in detail uitgewerkt. De kosten van de uitvoering van de verschillende maatregelen zijn ingeschat op basis van kengetallen. Gezien het economisch klimaat waarin we ons nu bevinden, is gezocht naar een optimalisatie in de uitvoering door het insteken op het principe van werk met werk maken. Hiervoor is in beeld gebracht of er maatregelen uit de maatregellijst van dit GVVP al geheel of gedeeltelijk in het Infraplan zijn opgenomen in het kader van reguliere reconstructies en groot onderhoud. Als dit het geval is, is een inschatting gemaakt of, en in welke mate, dit reguliere budget voorziet in de maatregelen die sec vanuit dit GVVP verkeerskundig nodig zijn. Werk met werk maken. Ten aanzien van de kosten voor de uitvoering van de maatregelen is een onderscheid gemaakt in drie soorten kosten:

- Kosten voor het uitvoeren van de top 4 projecten
- Extra kosten infraplan projecten
- Kosten voor solitaire projecten

In de onderstaande tabel is de totale financiële inspanning per scenario weergegeven. De bedragen zijn het totaal van de geschatte kosten voor de gehele planperiode 2014 - 2023. Het volledige overzicht van de scenario's inclusief prioriteringsscore en kostenraming is te vinden in de bijlagen 1 t/m 3 van het uitvoeringsprogramma.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kosten top 4	€ 175.000,00	€ 175.000,00	€ 175.000,00
Extra kosten Infraplan projecten	€ 300.000,00	€ 300.000,00	€ 100.000,00
Kosten solitaire projecten	€ 1.354.800,00	€ 313.200,00	€ 123.200,00
Totaal	€ 1.829.800,00	€ 788.200,00	€ 398.200,00

Keuze scenario

Nu in beeld is gebracht hoeveel middelen er nodig zijn voor het realiseren van de verschillende scenario's is het belangrijk een keuze te maken over het te behalen ambitieniveau. Hoewel het ideaal gezien de wens zou zijn om het optimale scenario te realiseren is dit in de komende periode waarin de gemeente Goirle rekening moet houden met structurele bezuinigingen, waarschijnlijk niet haalbaar. Het is echter wel belangrijk de ambitie ten aanzien van verkeer en vervoer zo ver mogelijk overeind te houden en te realiseren. Op de eerste plaats omdat het belangrijk is de verkeersveiligheid op specifieke knelpunten te verbeteren. Daarnaast speelt een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen Goirle en Riel een belangrijke rol in het economisch en maatschappelijk functioneren. Binnen scenario 2 wordt op een doelmatige wijze invulling gegeven aan de ambities die in het beleid zijn opgenomen. Het betreft de top 4 van meest effectieve verkeersmaatregelen, het uitvoeren van alle maatregelen die al geheel of gedeeltelijk in Infraplan zijn opgenomen (werk met werk maken) en het uitvoeren van een aantal solitaire projecten op locaties waar zich op dit moment ongevallen concentreren en waar verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsknelpunten kunnen worden voorkomen. Verkeerskundig gezien is het uitvoeren van scenario 2 een optimale sobere en doelmatige invulling van de ambities uit het beleidsdocument. Op basis hiervan wordt geadviseerd uitvoering te geven aan scenario 2 in het uitvoeringsprogramma.

Verkeerskundig gezien is het uitvoeren van minder maatregelen dan in scenario twee zijn opgenomen niet wenselijk. Echter op basis van een financiële afweging kan een andere keuze worden gemaakt. In het kader hiervan is scenario drie uitgewerkt. Scenario drie bestaat vrijwel alleen uit reactieve acties die inspelen op bestaande ongevallen concentraties. Scenario twee bevat een groter aantal proactieve acties die de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid vergroten en is daarmee een duurzamere optie.

4. Wat mag het kosten?

Afhankelijk van welk scenario wordt gekozen zijn de investeringsbedragen respectievelijk € 1.829.800,00, € 788.200,00 of € 398.200,00.

Voor scenario 1 wordt niet gekozen en is derhalve ook niet doorgerekend.

Er is op dit moment geen dekking aanwezig. Scenario 2 en scenario 3 betekenen dat het meerjarenperspectief negatief wordt beïnvloedt. Voor 2014 is er geen verschil tussen beide scenario's. Het investeringsbedrag in 2014 ad € 170.000,00 wordt gedekt door het aanwenden van de AWR. Het bedrag van € 5.000,00 voor de evaluatie van het kruispunt Spoorbaan- Nieuwkerksedijk wordt bekostigd uit het reguliere budget voor verkeer en vervoer.

Om de kapitaallasten van de overige maatregelen in beeld te brengen zijn de termijnen gehanteerd die zijn opgenomen in de Nota Investerings- en afschrijvingsbeleid gemeenten Goirle 2012. Als het maatregelen zijn waarbij sprake is van een reconstructie van de weg dan wordt een afschrijvingstermijn gehanteerd van 25 jaar; bij verkeersmaatregelen wordt een termijn gehanteerd van 10 jaar, bij wegmarkeringen 7 jaar en onderzoekskosten waaruit geen actief voortvloeit worden ineens als last genomen.

Na 2014 stijgen, indien de raad overeenkomstig besluit, de kapitaallasten vanwege de investeringen die in de resterende 9 jaren zijn uitgesmeerd.

Bij scenario II stijgen de kapitaallasten met € 7.750,00 in 2015, naar € 15.350,00 in 2016, € 22.800,00 in 2017 naar ruim € 56.000,00 in 2023.

Bij scenario III stijgen de kapitaallasten met € 7.750,00 in 2015, naar € 15.391,00 in 2016, € 18.447,00 in 2017 naar ruim € 25.000,00 in 2019.

Deze genoemde bedragen verhogen de tekorten in onze meerjarenbegroting.

Agendapunt:

5. Communicatie en participatie / inspraak

Het beleidsdocument GVVP is net als het kaderdocument tot stand gekomen na overleg met de klankbordgroep. Naast de werksessies hebben er overleggen plaatsgevonden. Ook hebben de leden van de klankbordgroep de gelegenheid gehad te reageren op het concept document. Voor zover mogelijk zijn deze in het beleidsdocument verwerkt.

6. Vervolgtraject besluitvorming

Na besluitvorming in de Raad is het GGVP traject afgerond. Het beleidsdocument dient vanaf dat moment als toetsingskader voor de het uitvoeren van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. Ook is het beleidsdocument het toetsingskader voor eventuele nieuwe verkeerskundige vraagstukken in het kader van reconstructies en groot onderhoud.

7. Fatale beslisdatum

Juridisch gezien zijn er geen fatale termijnen of procedures van toepassing. Het is wenselijk op korte termijn te starten met het uitvoeren van de diverse maatregelen zoals genoemd in het uitvoeringsprogramma GVVP.

8. Voorstel

1. De beleidsnota GVVP vast te stellen;
2. Uitvoering te geven aan scenario 2 van het uitvoeringsprogramma;
3. In te stemmen met de financiële consequenties van het uitvoeringsprogramma;
4. Ten behoeve van het realiseren van de top 4 maatregelen in 2014 een krediet beschikbaar te stellen van € 170.000,00 en dat krediet ineens af te schrijven en te dekken door hiervoor de AWR aan te wenden;
5. Ten behoeve van het realiseren van de maatregelen uit scenario 2 vanaf 2015 in de begroting een jaarschijf GVVP op te nemen en de hiervoor benodigde kredieten op basis van het bijbehorende voorstel beschikbaar te stellen

burgemeester en wethouders van Goirle

mevrouw M.G. Rijdsdorp, burgemeester
de heer J.M. Tromp, secretaris

Agendapunt:

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 29-10-2013;

gelezen het advies van de commissie Ruimte d.d. 20-11-2013;

gelet op de Gemeentewet;

b e s l u i t :

1. De beleidsnota GVVP vast te stellen;
2. Uitvoering te geven aan scenario 2 van het uitvoeringsprogramma;
3. In te stemmen met de financiële consequenties van het uitvoeringsprogramma;
4. Ten behoeve van het realiseren van de top 4 maatregelen in 2014 een krediet beschikbaar te stellen van € 170.000,00 en dat krediet ineens af te schrijven en te dekken door hiervoor de AWR aan te wenden;
5. Ten behoeve van het realiseren van de maatregelen uit scenario 2 vanaf 2015 in de begroting een jaarschijf GVVP op te nemen en de hiervoor benodigde kredieten op basis van het bijbehorende voorstel beschikbaar te stellen

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 10-12-2013.

, de voorzitter

, de griffier