

*afdeling Ontwikkeling*

datum 30-10-2013



# **Uitvoeringsprogramma GVVP 2014-2023**

1. Inleiding .....	2
2. Maatregellijst .....	3
3. Programmeren in volgorde.....	4
3.1 Niet-infrastructurele maatregelen .....	4
3.2 Infrastructurele maatregelen .....	5
3.2.1 Functionaliteit .....	5
3.2.2 Afweging draagvlak.....	6
3.2.4 Programmering infrastructurele maatregelen .....	9
4. Uitvoeringsscenario's.....	10
4.2.1 Scenario 1: Volledig .....	10
4.2.2 Scenario 2: Doelmatig .....	11
4.2.3 Scenario 3: Minimaal noodzakelijk .....	11
5. Financiële consequenties.....	12

## **1. Inleiding**

Voor u ligt het maatregelendocument Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Goirle (GVVP Goirle) 2014 – 2023. Dit document beschrijft de maatregelen die de komende jaren uitvoering geven aan het verkeersbeleid van de gemeente Goirle. De maatregelen in dit uitvoeringsprogramma zijn voortgekomen uit het beleidsdocument GVVP. Met het uitvoeren van de in dit programma genoemde activiteiten wordt invulling gegeven aan het behalen van verschillende doelen en ambities zoals die in het kaderdocument GVVP zijn opgenomen. Het uitvoeringsprogramma is er echter niet op gericht om per definitie alle maatregelen uit te voeren. Het programma is juist ingesteld op het maken van afgewogen keuzes in het behalen van de ambitie.

Op basis van het Kaderdocument en het beleidskader dat door DTV Consultants is opgesteld is door de ambtelijke organisatie in gezamenlijkheid 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 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 dit uitvoeringsprogramma zijn drie verschillende scenario's in beeld gebracht inclusief de financiële consequenties.

## 2. Maatregellijst

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.

Deze lijst is voor de volledigheid in bijlage 1 opgenomen.

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 in willekeurige volgorde. De maatregelen zijn wel onderverdeeld naar de thema's, zoals die in de Kadernota zijn vastgesteld:

- verkeersveiligheid
- fiets
- bereikbaarheid en verkeerscirculatie
- voetgangers
- parkeren
- openbaar vervoer
- leefbaarheid

Deze maatregellijst vormt de basis voor het Uitvoeringsprogramma.

### 3. Programmeren in volgorde

Voordat de maatregellijst vanuit het beleidsdocument kan worden geprogrammeerd op basis van verschillende criteria is er eerst een onderscheid gemaakt tussen projecten die infrastructureel zijn van aard en projecten die dat niet zijn.

#### 3.1 Niet-infrastructurele maatregelen

De niet infrastructurele maatregelen zijn op dezelfde wijze geprioriteerd als de infrastructurele maatregelen. Sommige niet-infrastructurele maatregelen, zoals mensgerichte maatregelen, zijn structureel van aard en lopen dus de gehele planperiode door.

Niet-infrastructurele maatregelen zoals het uitwerken van beleidslijnen worden binnen de reguliere dienst uitgevoerd. De programmering van deze maatregelen in volgorde is gebaseerd op basis van de criteria politieke wenselijkheid, maatschappelijk belang en beschikbare personele capaciteit

thema	inhoud	type project
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	studie verbetering verkeerscirculatie centrum	Studie
Leefbaarheid en milieu	beleidsstandpunt laadpunten elektrische auto's prive - publiek	opstellen beleidslijn
Leefbaarheid en milieu	roueleringsplan Dynamische snelheidsindicatie (DSI)	inzet DSI bepalen
Parkeren	opstellen nota parkeerbalans	opstellen beleidslijn
Fiets	Zuidzijde centrum (Bergstraat-Molenstraat-Muldersweg)	meenemen in regionaal fietsplan
Verkeersveiligheid	volgen (Landelijke) campagnekalender	Verkeerseducatie
Verkeersveiligheid	Actieve samenwerking met verkeersveiligheidspartners (VVN, ouderen, ondernemers, scholen etc)	Verkeerseducatie
Fiets	Fietsparkeeronderzoek Goirle - Riel (belangrijke bestemmingen)	Capaciteit en kwaliteit fietsparkeren
Voetgangers / mindervaliden	Inventarisatie (on-)veilige schoolroutes en gedragsmaatregelen via BVL	onderzoek ism scholen
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	Monitoring verkeersafwikkeling Rillaersebaan - Tilburgseweg	onderzoek

### ***3.2 Infrastructurele maatregelen***

De infrastructurele maatregelen uit de maatregellijst zijn in willekeurige volgorde opgeschreven. Het is echter in verband met de uitvoering wenselijk om de maatregelen te rangschikken op belangrijkheid en effect. De infrastructurele maatregelen zijn geprogrammeerd met de methode die is gebaseerd op de prioriteringsmethodiek uit het Infraplan dat in 2011, in samenwerking met het bureau Planterra, is opgesteld. Het Infraplan is het planningssysteem dat door de gemeente Goirle wordt gebruikt om infrastructurele maatregelen op het gebied van reconstructies en groot onderhoud in te plannen op basis van technische noodzaak en maatschappelijk nut.

#### **Infraplan prioriteringsmethodiek**

Kenmerk van de prioriteringsmethodiek is een beoordeling op zowel inhoudelijke grond 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 functionaliteit van de verkeerssituatie.

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 de gemeente Goirle. De verschillende criteria worden hierna toegelicht.

#### ***3.2.1 Functionaliteit***

Onder functionaliteit wordt verstaan de huidige gesteldheid van de weg zowel in vorm als in functie. Hierbij is niet alleen gekeken naar de civieltechnische staat van de weg, maar met name is bezien of de weginrichting voldoende functioneert, verkeersveilig is en of er geen doorstromingsknelpunten zijn. Ook wordt gecontroleerd of de weginrichting voldoet aan de inrichtingseisen volgens de basiskennmerken voor het wegontwerp (landelijke richtlijn van het CROW). Het beleid is er op gericht te streven naar het ideaalprofiel, maar ten minste te conformeren aan het minimaal profiel. Aangenomen is dat met het voldoen aan het minimale profiel, de verkeersveiligheid in voldoende mate gewaarborgd kan worden. Afhankelijk van de totale functionaliteit krijgt een project dus aan de hand van het functioneel oordeel een score tussen de 30 en de 90 punten. De score is in de onderstaande tabel uitgewerkt.

Functionaliteit	Problemen	Score
Redelijk	Verkeerssituatie kan beter, weinig ontmoetingsplaatsen.	30 punten
Matig	Enkele onduidelijke verkeerssituaties, geen ontmoetingsplaatsen.	50 punten
Slecht	Enkele onduidelijke/onoverzichtelijke verkeerssituaties, onvoldoende parkeercapaciteit	70 punten
Zeer slecht	Onoverzichtelijke en onduidelijke verkeerssituaties, veel te weinig parkeercapaciteit.	90 punten

### 3.2.2 Afweging 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. Deze prioriteringsmethodiek maakt onderscheid naar twee verschillende soorten afwegingen op draagvlak. Impact en politieke wenselijkheid

#### 3.2.2.1 Impact

Bij impact wordt gekeken 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).

Impact niveau	Correctie
alleen de betreffende straat/kruising	Geen correctie
op een buurt	10%
op een wijk	21%
op de hele gemeente	33%

De score van het inhoudelijk oordeel wordt verhoogd met deze scores. Uiteindelijk kan dit leiden tot een score van minimaal 30 tot maximaal 120.

### 3.2.2.2 Politieke wenselijkheid

Met het begrip 'politieke 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.

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. Daarbij is gebruik gemaakt van de prioritering die de gemeenteraad in het kader van de stellingendiscussie voor het Kaderdocument tussen de verschillende thema's heeft aangegeven:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. leefbaarheid en milieu               | (17 stenen) |
| 2. fiets                                | (16 stenen) |
| 3. bereikbaarheid en verkeerscirculatie | (12 stenen) |
| 4. verkeersveiligheid                   | (4 stenen)  |
| 5. vracht- en landbouwverkeer           | (4 stenen)  |
| 6. openbaar vervoer                     | (4 stenen)  |
| 7. communicatie en educatie             | (4 stenen)  |
| 8. voetgangers/minder validen           | (2 stenen)  |
| 9. parkeren                             | (0 stenen)  |

(Zie pagina 83 van het kaderdocument)

Op basis van de politieke wenselijkheid is, conform de infraplanmethodiek, de volgende correctie gehanteerd:

<b>Politieke wenselijkheid</b>	<b>thema</b>	<b>Score</b>
zeer positief te corrigeren	Leefbaarheid en milieu, Fiets, bereikbaarheid en verkeerscirculatie	+ 2 punten
positief te corrigeren	verkeersveiligheid, vracht en landbouwverkeer, openbaar vervoer, communicatie en educatie	+ 1 punt
Geen correctie wenselijk	voetgangers en minder validen, parkeren	0 punten



In tegenstelling tot de correctie op basis van impact 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. Onderstaande tabel verduidelijkt deze nivellering. Deze tabel 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 120) dan kan deze score maximaal opgeplust worden tot 144 ofwel 20%.

Score Inhoudelijk + Impact	Politieke wenselijkheid		
	0	+1	+2
30	30	38	45
33	33	41	48
36	36	44	52
40	40	48	56
50	50	59	67
55	55	64	73
61	61	70	79
67	67	76	85
70	70	80	89
77	77	87	97
85	85	95	105
93	93	104	114
90	90	101	111
99	99	110	121
109	109	120	132
120	120	132	144

### 3.2.4 Programmering infrastructurele maatregelen

Als gevolg van het toepassen van de drie scoringscriteria ontstaat een rangschikking van alle infrastructurele projecten. Hierbij staan de projecten op volgorde van belangrijkheid en effect. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de prioritering inclusief de score.

Nr. Locatie / Traject	Knelpunt
<b>TOP 4</b>	
1 Hoofdroute Riel	Geluids- en trillings overlast door plateaus
2 kruispunt Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan	Verkeersonveilig kruispunt
3 Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg	Verkeersonveilig kruispunt
4 Schoolomgeving de Keyzer	Onveilige schoolomgevingen
<b>INFRAPLAN PROJECTEN</b>	
5 Hoogeindseweg kruispunt en oversteeklocaties	Verkeersonveilig kruispunt en oversteeklocatie
6 Baronielaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
7 Wegvak Turnhoutsebaan (Poppelseweg en Gorpsbaantje)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
8 Kruising Turnhoutsebaan - Tijvoortsebaan	Verkeersonveilig kruispunt
9 Molenstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
10 Muldersweg (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
11 Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan	Verkeersonveilig kruispunt
12 Guido Gezellelaan - Albert Schweitzerstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
13 Riel-Goirle (Rillaersbaan-Gagel-Nieuwe Rielseweg-Dorpstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen
<b>SOLITAIRE PROJECTEN</b>	
14 Bewegwijzering in Goirle en Riel	Onvolledige bewegwijzering fietsnetwerk
15 Bergstraat - Poppelseweg	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
16 Rillaersebaan – Vennenweg	Mill Hill, onveilige oversteek
17 Dorpstraat - Van Hogendorplein	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
18 Van Haestrechtstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
19 Dorpstraat – Tilburgseweg – Van Haestrechtstraat	Onoverzichtelijk, moeilijk oversteken, smalle
20 Fietspaden in Goirle en Riel	Kleine afwijkingen kwaliteitseisen
21 Riel centrum (Tilburgseweg – Dorpstraat – Kerkstraat)	(Subjectieve) onveiligheid
22 Zandeind-Gilzerbaan	Ontbreken fietsvoorzieningen
23 Brakel (Riel)	Voorrangskruispunten
24 Beeksedijk	Uitritten en rechtstanden (snelheid)
25 Wittendijk (Hoogeindseweg - Pastoor Sprangerstraat)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
26 Abcovenseweg	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
27 Rillaersebaan – Tilburgseweg (voorrang)	Verkeersonveilig kruispunt
28 Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal	Verkeersonveilig kruispunt
29 Kennedylaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
30 Riel-Goirle (Rielsedijk-Eikenlaan-Wittendijk-St. Janstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen
31 Rillaersebaan	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
32 Inventarisatie infrastructurele probleempunten	Toegankelijkheid openbare ruimte

## **4. Uitvoeringsscenario's**

Nu de verschillende maatregelen zijn geprogrammeerd op basis van de volgorde van belangrijkheid en effect is de volgende stap het plannen van de uitvoering van de verschillende maatregelen. Hiervoor is in beeld gebracht welke maatregelen getroffen moeten worden om het knelpunt aan te pakken. Op basis van deze maatregelen is op basis van kengetallen in beeld gebracht welke kosten hieraan verbonden zijn. De uitvoering van de maatregelen is namelijk direct gekoppeld aan het al dan niet beschikbaar zijn van financiële middelen. Daarom zijn voor de uitvoering van de maatregelen 3 mogelijke scenario's nader uitgewerkt:

- scenario 1: volledig
- scenario 2: doelmatig
- scenario 3: minimaal noodzakelijk

Alle scenario's gaan uit van het volledig uitvoeren van alle niet-infrastructurele maatregelen. Financieel gezien zijn dit soort maatregelen al afgedekt binnen de reguliere begroting. Hiervoor hoeft geen extra budget ter beschikking te worden gesteld.

In bijlage 2 zijn de 3 scenario's voor de infrastructurele maatregelen in detail uitgewerkt. De kosten van de uitvoering van de verschillende maatregelen zijn ingeschat op basis van kengetallen. Om kapitaalvernietiging tegen te gaan zijn enkele projecten versoberd. Bij een toekomstige reconstructie is het wel mogelijk om de gewenste weginrichting te realiseren. Vervolgens 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 regulier beheer en 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.

### ***4.21 Scenario 1: Volledig***

Het scenario "volledig" gaat uit van het uitvoeren van alle maatregelen die nodig zijn om alle in het Kaderdocument geformuleerde ambities en alle daaruit voortvloeiende doelstellingen zoals die in het Beleidsdocument zijn vastgelegd, uit te voeren. Dit scenario kost € 4.222.300,00. Een belangrijk deel van deze kosten is al in Infraplan opgenomen. Als gevolg van dit GVVP is een aanvullend budget van € 1.829.800,00 nodig in de komende 10 jaar. Het scenario is weergegeven in bijlage 3

#### ***4.2.2 Scenario 2: Doelmatig***

Het scenario "doelmatig" 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. Uitvoering van deze maatregelen betekent dat 75% van de ambities wordt gerealiseerd. Naast de budgetten, die in het kader van het regulier beheer en onderhoud al ter beschikking worden gesteld, is voor dit scenario een aanvullend budget van € 788.200,00 nodig voor de gehele planperiode. Het scenario is weergegeven in bijlage 4

#### ***4.2.3 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. In dit minimumscenario wordt ca. 50% van de geformuleerde ambities gehaald. Naast de budgetten, die in het kader van het regulier beheer en onderhoud al ter beschikking worden gesteld, is voor dit scenario een aanvullend budget van € 398.200,00 nodig. Het scenario is weergegeven in bijlage 5

Welk scenario ook gekozen gaat worden, alle infrastructurele maatregelen die voortvloeien uit dit GVVP zullen in ieder geval in het Infraplan worden opgenomen. Dit, om er voor te zorgen dat de nodige verkeersmaatregelen in beeld blijven, ook als er op dit moment nog geen budget voor ter beschikking wordt gesteld. Hiermee wordt ook de mogelijkheid open gehouden om verkeersmaatregelen te blijven koppelen aan reguliere projecten. Het is namelijk niet ondenkbaar, dat maatregelen die nu als solitair GVVP-project zijn aangemerkt, in de komende jaren toch gekoppeld kunnen worden aan nieuwe maatregelen in het kader van reguliere reconstructies of groot onderhoud.

## 5. Financiële consequenties

Voor de reguliere reconstructies en eventueel groot onderhoud wordt jaarlijks in het kader van de begroting budget ter beschikking gesteld. Aangenomen wordt dat de budgetten die nu in het Infraplan worden geraamd voor deze reconstructies of groot onderhoud, gedurende de planperiode van dit GVVP ook daadwerkelijk ter beschikking zullen worden gesteld. Voor het aanvullend benodigde budget in het kader van dit GVVP is een onderscheid te maken in de volgende kosten:

- kosten realiseren top 4
- extra kosten infraplan projecten
- kosten solitaire projecten

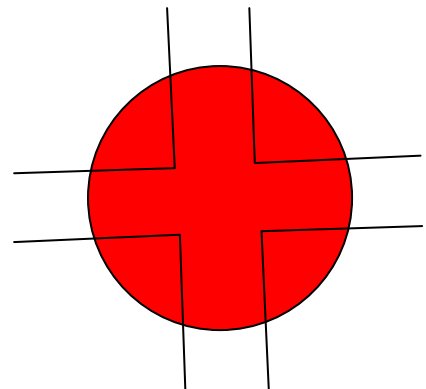
### Kosten Top 4

Voor de belangrijkste maatregelen (top 4) van het maatregelprogramma is de wens om deze op zo kort mogelijke termijn, dus in 2014, uit te voeren. Voor deze maatregelen zijn binnen de begroting 2014 geen financiële middelen gereserveerd. Ook zijn deze maatregelen niet te koppelen zijn aan infraplannen voor 2014. Om de uitvoering van deze maatregelen mogelijk te maken moet voor deze projecten eenmalig financiële middelen beschikbaar worden gesteld door de raad. Het betreft een bedrag van € 175.000,00. Dit bedrag is voor alle scenario's nodig.

### Extra kosten Infraplan projecten

Maatregelen uit het GVVP die gekoppeld kunnen worden aan projecten uit het infraplan vallen in de categorie werk met werk maken. Voor deze maatregelen geldt dat om deze maatregelen te realiseren aanvullend geld gevraagd moet worden aan de raad. Binnen het budget dat de raad heeft gevoteerd voor de reguliere reconstructies of groot onderhoud is namelijk geen rekening gehouden met wijzigingen en/of extra maatregelen in de bestaande weginrichting, die verkeerskundig nodig zijn. Als voorbeeld: wanneer in de reguliere budgetten voor

reconstructies en groot onderhoud wordt uitgegaan van de aanpak van een kruising, wordt geen rekening gehouden met de wijziging van deze kruising naar een rotonde als dat verkeerskundig nodig zou zijn.



Nog een voorbeeld: wanneer in de reguliere budgetten voor reconstructies of groot onderhoud wordt uitgegaan van de aanpak van een wegvak, wordt geen rekening gehouden met het aanleggen van extra verkeersplateaus, drempels etc. die voor de verkeersveiligheid nodig zijn.

Voor de verschillende scenario's zijn de volgende additionele middelen nodig:

- scenario 1: € 300.000,00
- scenario 2: € 300.000,00
- scenario 3: € 100.000,00

Deze additionele gelden moeten worden toegevoegd aan de projectkosten die in het Infraplan reeds zijn gereserveerd in het kader van reconstructies en groot onderhoud. Hierbij is het van belang te melden dat de additionele middelen in deze gevallen alleen bedoeld zijn voor de uitvoeringskosten. De kosten van de voorbereiding van het project maken al onderdeel uit van de voorbereiding van het reguliere project. Dit geldt ook voor de benodigde menskracht.

### **Kosten solitaire projecten**

Naast de projecten die integraal gekoppeld kunnen worden aan het reguliere reconstructies of groot onderhoud zijn er ook projecten die alleen uitgevoerd moeten worden om aan de ambities in het beleidsdocument tegemoet te komen. Voor deze zogenaamde solitaire projecten moeten aparte financiële middelen ter beschikking worden gesteld. Dit zowel voor de uitvoeringskosten als de menskracht die nodig is voor de planvoorbereiding.

Voor de verschillende scenario's zijn de volgende nieuwe structurele middelen nodig voor de planvoorbereiding en -uitvoering:

- scenario 1: € 1.354.800,00
- scenario 2: € 313.200,00
- scenario 3: € 108.200,00

**Resumé**

In de volgende tabel is de totale financiële inspanning per scenario weergegeven. De bedragen zijn het totaal van de geschatte kosten voor de gehele planperiode 2014 - 2023.

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

*afdeling Ontwikkeling*

datum 30-10-2013



# **Uitvoeringsprogramma GVVP 2014-2023**



1. Inleiding .....	2
2. Maatregellijst .....	3
3. Programmeren in volgorde.....	4
3.1 Niet-infrastructurele maatregelen .....	4
3.2 Infrastructurele maatregelen .....	5
3.2.1 Functionaliteit .....	5
3.2.2 Afweging draagvlak.....	6
3.2.4 Programmering infrastructurele maatregelen .....	9
4. Uitvoeringsscenario's.....	10
4.2.1 Scenario 1: Volledig .....	10
4.2.2 Scenario 2: Doelmatig .....	11
4.2.3 Scenario 3: Minimaal noodzakelijk .....	11
5. Financiële consequenties.....	12

## **1. Inleiding**

Voor u ligt het maatregelendocument Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Goirle (GVVP Goirle) 2014 – 2023. Dit document beschrijft de maatregelen die de komende jaren uitvoering geven aan het verkeersbeleid van de gemeente Goirle. De maatregelen in dit uitvoeringsprogramma zijn voortgekomen uit het beleidsdocument GVVP. Met het uitvoeren van de in dit programma genoemde activiteiten wordt invulling gegeven aan het behalen van verschillende doelen en ambities zoals die in het kaderdocument GVVP zijn opgenomen. Het uitvoeringsprogramma is er echter niet op gericht om per definitie alle maatregelen uit te voeren. Het programma is juist ingesteld op het maken van afgewogen keuzes in het behalen van de ambitie.

Op basis van het Kaderdocument en het beleidskader dat door DTV Consultants is opgesteld is door de ambtelijke organisatie in gezamenlijkheid 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 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 dit uitvoeringsprogramma zijn drie verschillende scenario's in beeld gebracht inclusief de financiële consequenties.

## 2. Maatregellijst

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.

Deze lijst is voor de volledigheid in bijlage 1 opgenomen.

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 in willekeurige volgorde. De maatregelen zijn wel onderverdeeld naar de thema's, zoals die in de Kadernota zijn vastgesteld:

- verkeersveiligheid
- fiets
- bereikbaarheid en verkeerscirculatie
- voetgangers
- parkeren
- openbaar vervoer
- leefbaarheid

Deze maatregellijst vormt de basis voor het Uitvoeringsprogramma.

### 3. Programmeren in volgorde

Voordat de maatregellijst vanuit het beleidsdocument kan worden geprogrammeerd op basis van verschillende criteria is er eerst een onderscheid gemaakt tussen projecten die infrastructureel zijn van aard en projecten die dat niet zijn.

#### 3.1 Niet-infrastructurele maatregelen

De niet infrastructurele maatregelen zijn op dezelfde wijze geprioriteerd als de infrastructurele maatregelen. Sommige niet-infrastructurele maatregelen, zoals mensgerichte maatregelen, zijn structureel van aard en lopen dus de gehele planperiode door.

Niet-infrastructurele maatregelen zoals het uitwerken van beleidslijnen worden binnen de reguliere dienst uitgevoerd. De programmering van deze maatregelen in volgorde is gebaseerd op basis van de criteria politieke wenselijkheid, maatschappelijk belang en beschikbare personele capaciteit

thema	inhoud	type project
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	studie verbetering verkeerscirculatie centrum	Studie
Leefbaarheid en milieu	beleidsstandpunt laadpunten elektrische auto's prive - publiek	opstellen beleidslijn
Leefbaarheid en milieu	roueleringsplan Dynamische snelheidsindicatie (DSI)	inzet DSI bepalen
Parkeren	opstellen nota parkeerbalans	opstellen beleidslijn
Fiets	Zuidzijde centrum (Bergstraat-Molenstraat-Muldersweg)	meenemen in regionaal fietsplan
Verkeersveiligheid	volgen (Landelijke) campagnekalender	Verkeerseducatie
Verkeersveiligheid	Actieve samenwerking met verkeersveiligheidspartners (VVN, ouderen, ondernemers, scholen etc)	Verkeerseducatie
Fiets	Fietsparkeeronderzoek Goirle - Riel (belangrijke bestemmingen)	Capaciteit en kwaliteit fietsparkeren
Voetgangers / mindervaliden	Inventarisatie (on-)veilige schoolroutes en gedragsmaatregelen via BVL	onderzoek ism scholen
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	Monitoring verkeersafwikkeling Rillaersebaan - Tilburgseweg	onderzoek

### ***3.2 Infrastructurele maatregelen***

De infrastructuurle maatregelen uit de maatregellijst zijn in willekeurige volgorde opgeschreven. Het is echter in verband met de uitvoering wenselijk om de maatregelen te rangschikken op belangrijkheid en effect. De infrastructuurle maatregelen zijn geprogrammeerd met de methode die is gebaseerd op de prioriteringsmethodiek uit het Infraplan dat in 2011, in samenwerking met het bureau Planterra, is opgesteld. Het Infraplan is het planningssysteem dat door de gemeente Goirle wordt gebruikt om infrastructuurle maatregelen op het gebied van reconstructies en groot onderhoud in te plannen op basis van technische noodzaak en maatschappelijk nut.

#### **Infraplan prioriteringsmethodiek**

Kenmerk van de prioriteringsmethodiek is een beoordeling op zowel inhoudelijke grond 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 functionaliteit van de verkeerssituatie.

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 de gemeente Goirle. De verschillende criteria worden hierna toegelicht.

#### ***3.2.1 Functionaliteit***

Onder functionaliteit wordt verstaan de huidige gesteldheid van de weg zowel in vorm als in functie. Hierbij is niet alleen gekeken naar de civieltechnische staat van de weg, maar met name is bezien of de weginrichting voldoende functioneert, verkeersveilig is en of er geen doorstromingsknelpunten zijn. Ook wordt gecontroleerd of de weginrichting voldoet aan de inrichtingseisen volgens de basiskennmerken voor het wegontwerp (landelijke richtlijn van het CROW). Het beleid is er op gericht te streven naar het ideaalprofiel, maar ten minste te conformeren aan het minimaal profiel. Aangenomen is dat met het voldoen aan het minimale profiel, de verkeersveiligheid in voldoende mate gewaarborgd kan worden. Afhankelijk van de totale functionaliteit krijgt een project dus aan de hand van het functioneel oordeel een score tussen de 30 en de 90 punten. De score is in de onderstaande tabel uitgewerkt.

Functionaliteit	Problemen	Score
Redelijk	Verkeerssituatie kan beter, weinig ontmoetingsplaatsen.	30 punten
Matig	Enkele onduidelijke verkeerssituaties, geen ontmoetingsplaatsen.	50 punten
Slecht	Enkele onduidelijke/onoverzichtelijke verkeerssituaties, onvoldoende parkeercapaciteit	70 punten
Zeer slecht	Onoverzichtelijke en onduidelijke verkeerssituaties, veel te weinig parkeercapaciteit.	90 punten

### **3.2.2 Afweging 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. Deze prioriteringsmethodiek maakt onderscheid naar twee verschillende soorten afwegingen op draagvlak. Impact en politieke wenselijkheid

#### **3.2.2.1 Impact**

Bij impact wordt gekeken 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).

Impact niveau	Correctie
alleen de betreffende straat/kruising	Geen correctie
op een buurt	10%
op een wijk	21%
op de hele gemeente	33%

De score van het inhoudelijk oordeel wordt verhoogd met deze scores. Uiteindelijk kan dit leiden tot een score van minimaal 30 tot maximaal 120.

### 3.2.2.2 Politieke wenselijkheid

Met het begrip 'politieke 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.

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. Daarbij is gebruik gemaakt van de prioritering die de gemeenteraad in het kader van de stellingendiscussie voor het Kaderdocument tussen de verschillende thema's heeft aangegeven:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. leefbaarheid en milieu               | (17 stenen) |
| 2. fiets                                | (16 stenen) |
| 3. bereikbaarheid en verkeerscirculatie | (12 stenen) |
| 4. verkeersveiligheid                   | (4 stenen)  |
| 5. vracht- en landbouwverkeer           | (4 stenen)  |
| 6. openbaar vervoer                     | (4 stenen)  |
| 7. communicatie en educatie             | (4 stenen)  |
| 8. voetgangers/minder validen           | (2 stenen)  |
| 9. parkeren                             | (0 stenen)  |

(Zie pagina 83 van het kaderdocument)

Op basis van de politieke wenselijkheid is, conform de infraplanmethodiek, de volgende correctie gehanteerd:

Politieke wenselijkheid	thema	Score
zeer positief te corrigeren	Leefbaarheid en milieu, Fiets, bereikbaarheid en verkeerscirculatie	+ 2 punten
positief te corrigeren	verkeersveiligheid, vracht en landbouwverkeer, openbaar vervoer, communicatie en educatie	+ 1 punt
Geen correctie wenselijk	voetgangers en minder validen, parkeren	0 punten

In tegenstelling tot de correctie op basis van impact 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. Onderstaande tabel verduidelijkt deze nivellering. Deze tabel 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 120) dan kan deze score maximaal opgeplust worden tot 144 ofwel 20%.

<b>Score Inhoudelijk + Impact</b>	<b>Politieke wenselijkheid</b>		
	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>+2</b>
30	30	38	45
33	33	41	48
36	36	44	52
40	40	48	56
50	50	59	67
55	55	64	73
61	61	70	79
67	67	76	85
70	70	80	89
77	77	87	97
85	85	95	105
93	93	104	114
90	90	101	111
99	99	110	121
109	109	120	132
120	120	132	144



### 3.2.4 Programmering infrastructurele maatregelen

Als gevolg van het toepassen van de drie scoringscriteria ontstaat een rangschikking van alle infrastructurele projecten. Hierbij staan de projecten op volgorde van belangrijkheid en effect. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de prioritering inclusief de score.

Nr. Locatie / Traject	Knelpunt
<b>TOP 4</b>	
1 Hoofdroute Riel	Geluids- en trillings overlast door plateaus
2 kruispunt Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan	Verkeersonveilig kruispunt
3 Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg	Verkeersonveilig kruispunt
4 Schoolomgeving de Keyzer	Onveilige schoolomgevingen
<b>INFRAPLAN PROJECTEN</b>	
5 Hoogeindseweg kruispunt en oversteeklocaties	Verkeersonveilig kruispunt en oversteeklocatie
6 Baronielaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
7 Wegvak Turnhoutsebaan (Poppelseweg en Gorpsbaantje)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
8 Kruising Turnhoutsebaan - Tijvoortsebaan	Verkeersonveilig kruispunt
9 Molenstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
10 Muldersweg (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
11 Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan	Verkeersonveilig kruispunt
12 Guido Gezellelaan - Albert Schweitzerstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
13 Riel-Goirle (Rillaersbaan-Gagel-Nieuwe Rielseweg-Dorpstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen
<b>SOLITAIRE PROJECTEN</b>	
14 Bewegwijzering in Goirle en Riel	Onvolledige bewegwijzering fietsnetwerk
15 Bergstraat - Poppelseweg	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
16 Rillaersebaan - Vennenweg	Mill Hill, onveilige oversteek
17 Dorpstraat - Van Hogendorplein	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
18 Van Haestrechtstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
19 Dorpstraat - Tilburgseweg - Van Haestrechtstraat	Onoverzichtelijk, moeilijk oversteken, smalle
20 Fietspaden in Goirle en Riel	Kleine afwijkingen kwaliteitseisen
21 Riel centrum (Tilburgseweg - Dorpstraat - Kerkstraat)	(Subjectieve) onveiligheid
22 Zandeind-Gilzerbaan	Ontbreken fietsvoorzieningen
23 Brakel (Riel)	Voorrangskruispunten
24 Beeksedijk	Uitritten en rechtstanden (snelheid)
25 Wittendijk (Hoogeindseweg - Pastoor Sprangerstraat)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
26 Abcovenseweg	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
27 Rillaersebaan - Tilburgseweg (voorrang)	Verkeersonveilig kruispunt
28 Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal	Verkeersonveilig kruispunt
29 Kennedylaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
30 Riel-Goirle (Rielsedijk-Eikenlaan-Wittendijk-St. Janstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen
31 Rillaersebaan	Voldoet niet aan basiskenmerken Duurzaam Veilig
32 Inventarisatie infrastructurele probleempunten	Toegankelijkheid openbare ruimte

## **4. Uitvoeringsscenario's**

Nu de verschillende maatregelen zijn geprogrammeerd op basis van de volgorde van belangrijkheid en effect is de volgende stap het plannen van de uitvoering van de verschillende maatregelen. Hiervoor is in beeld gebracht welke maatregelen getroffen moeten worden om het knelpunt aan te pakken. Op basis van deze maatregelen is op basis van kengetallen in beeld gebracht welke kosten hieraan verbonden zijn. De uitvoering van de maatregelen is namelijk direct gekoppeld aan het al dan niet beschikbaar zijn van financiële middelen. Daarom zijn voor de uitvoering van de maatregelen 3 mogelijke scenario's nader uitgewerkt:

- scenario 1: volledig
- scenario 2: doelmatig
- scenario 3: minimaal noodzakelijk

Alle scenario's gaan uit van het volledig uitvoeren van alle niet-infrastructurele maatregelen. Financieel gezien zijn dit soort maatregelen al afgedekt binnen de reguliere begroting. Hiervoor hoeft geen extra budget ter beschikking te worden gesteld.

In bijlage 2 zijn de 3 scenario's voor de infrastructurele maatregelen in detail uitgewerkt. De kosten van de uitvoering van de verschillende maatregelen zijn ingeschat op basis van kengetallen. Om kapitaalvernietiging tegen te gaan zijn enkele projecten versoberd. Bij een toekomstige reconstructie is het wel mogelijk om de gewenste weginrichting te realiseren. Vervolgens 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 regulier beheer en 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.

### ***4.21 Scenario 1: Volledig***

Het scenario "volledig" gaat uit van het uitvoeren van alle maatregelen die nodig zijn om alle in het Kaderdocument geformuleerde ambities en alle daaruit voortvloeiende doelstellingen zoals die in het Beleidsdocument zijn vastgelegd, uit te voeren. Dit scenario kost € 4.222.300,00. Een belangrijk deel van deze kosten is al in Infraplan opgenomen. Als gevolg van dit GVVP is een aanvullend budget van € 1.829.800,00 nodig in de komende 10 jaar. Het scenario is weergegeven in bijlage 3

#### ***4.2.2 Scenario 2: Doelmatig***

Het scenario "doelmatig" 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. Uitvoering van deze maatregelen betekent dat 75% van de ambities wordt gerealiseerd. Naast de budgetten, die in het kader van het regulier beheer en onderhoud al ter beschikking worden gesteld, is voor dit scenario een aanvullend budget van € 788.200,00 nodig voor de gehele planperiode. Het scenario is weergegeven in bijlage 4

#### ***4.2.3 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. In dit minimumscenario wordt ca. 50% van de geformuleerde ambities gehaald. Naast de budgetten, die in het kader van het regulier beheer en onderhoud al ter beschikking worden gesteld, is voor dit scenario een aanvullend budget van € 398.200,00 nodig. Het scenario is weergegeven in bijlage 5

Welk scenario ook gekozen gaat worden, alle infrastructurele maatregelen die voortvloeien uit dit GVVP zullen in ieder geval in het Infraplan worden opgenomen. Dit, om er voor te zorgen dat de nodige verkeersmaatregelen in beeld blijven, ook als er op dit moment nog geen budget voor ter beschikking wordt gesteld. Hiermee wordt ook de mogelijkheid open gehouden om verkeersmaatregelen te blijven koppelen aan reguliere projecten. Het is namelijk niet ondenkbaar, dat maatregelen die nu als solitair GVVP-project zijn aangemerkt, in de komende jaren toch gekoppeld kunnen worden aan nieuwe maatregelen in het kader van reguliere reconstructies of groot onderhoud.

## 5. Financiële consequenties

Voor de reguliere reconstructies en eventueel groot onderhoud wordt jaarlijks in het kader van de begroting budget ter beschikking gesteld. Aangenomen wordt dat de budgetten die nu in het Infraplan worden geraamd voor deze reconstructies of groot onderhoud, gedurende de planperiode van dit GVVP ook daadwerkelijk ter beschikking zullen worden gesteld. Voor het aanvullend benodigde budget in het kader van dit GVVP is een onderscheid te maken in de volgende kosten:

- kosten realiseren top 4
- extra kosten infraplan projecten
- kosten solitaire projecten

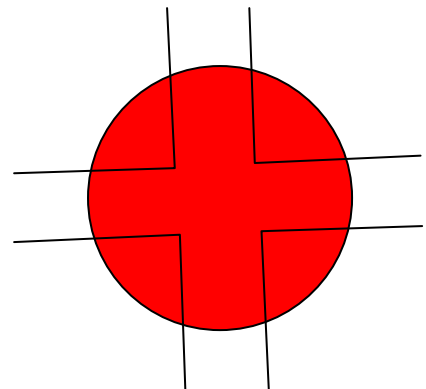
### Kosten Top 4

Voor de belangrijkste maatregelen (top 4) van het maatregelprogramma is de wens om deze op zo kort mogelijke termijn, dus in 2014, uit te voeren. Voor deze maatregelen zijn binnen de begroting 2014 geen financiële middelen gereserveerd. Ook zijn deze maatregelen niet te koppelen zijn aan infraplannen voor 2014. Om de uitvoering van deze maatregelen mogelijk te maken moet voor deze projecten eenmalig financiële middelen beschikbaar worden gesteld door de raad. Het betreft een bedrag van € 175.000,00. Dit bedrag is voor alle scenario's nodig.

### Extra kosten Infraplan projecten

Maatregelen uit het GVVP die gekoppeld kunnen worden aan projecten uit het infraplan vallen in de categorie werk met werk maken. Voor deze maatregelen geldt dat om deze maatregelen te realiseren aanvullend geld gevraagd moet worden aan de raad. Binnen het budget dat de raad heeft gevoteerd voor de reguliere reconstructies of groot onderhoud is namelijk geen rekening gehouden met wijzigingen en/of extra maatregelen in de bestaande weginrichting, die verkeerskundig nodig zijn. Als voorbeeld: wanneer in de reguliere budgetten voor

reconstructies en groot onderhoud wordt uitgegaan van de aanpak van een kruising, wordt geen rekening gehouden met de wijziging van deze kruising naar een rotonde als dat verkeerskundig nodig zou zijn.



Nog een voorbeeld: wanneer in de reguliere budgetten voor reconstructies of groot onderhoud wordt uitgegaan van de aanpak van een wegvak, wordt geen rekening gehouden met het aanleggen van extra verkeersplateaus, drempels etc. die voor de verkeersveiligheid nodig zijn.

Voor de verschillende scenario's zijn de volgende additionele middelen nodig:

- scenario 1: € 300.000,00
- scenario 2: € 300.000,00
- scenario 3: € 100.000,00

Deze additionele gelden moeten worden toegevoegd aan de projectkosten die in het Infraplan reeds zijn gereserveerd in het kader van reconstructies en groot onderhoud. Hierbij is het van belang te melden dat de additionele middelen in deze gevallen alleen bedoeld zijn voor de uitvoeringskosten. De kosten van de voorbereiding van het project maken al onderdeel uit van de voorbereiding van het reguliere project. Dit geldt ook voor de benodigde menskracht.

### **Kosten solitaire projecten**

Naast de projecten die integraal gekoppeld kunnen worden aan het reguliere reconstructies of groot onderhoud zijn er ook projecten die alleen uitgevoerd moeten worden om aan de ambities in het beleidsdocument tegemoet te komen. Voor deze zogenaamde solitaire projecten moeten aparte financiële middelen ter beschikking worden gesteld. Dit zowel voor de uitvoeringskosten als de menskracht die nodig is voor de planvoorbereiding.

Voor de verschillende scenario's zijn de volgende nieuwe structurele middelen nodig voor de planvoorbereiding en -uitvoering:

- scenario 1: € 1.354.800,00
- scenario 2: € 313.200,00
- scenario 3: € 108.200,00

**Resumé**

In de volgende tabel is de totale financiële inspanning per scenario weergegeven. De bedragen zijn het totaal van de geschatte kosten voor de gehele planperiode 2014 - 2023.

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