

## Raadsvoorstel

### *Agendapunt:*

### **Onderwerp**

Doorgaande route Riel

<b>Datum voorstel</b>	<b>Datum raadsvergadering</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>Ter inzage</b>
15 januari 2014	11 maart 2014	<ol style="list-style-type: none"><li>1. overzicht reeds uitgevoerde maatregelen periode 2010-2014</li><li>2. raming verlenging plateau Julianastraat</li><li>3. raming geluidarme klinkers</li><li>4. raming asfalt</li><li>5. brief</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>6. rapportage trillingsonderzoek 2012</li></ol>

Aan de gemeenteraad,

### **0. Samenvatting**

De gemeenteraad heeft gevraagd om een voorstel voor de aanpak van de problematiek op de doorgaande route in Riel, aanvullend op het door de raad op 10 december 2013 vastgestelde GVVP. In het raadsvoorstel is de problematiek gesplitst en vervolgens is per onderdeel aangegeven welke acties reeds zijn genomen en wat hierop aanvullend mogelijk is. Er is een onderscheid gemaakt tussen trillingshinder, geluidsoverlast en verkeersveiligheid.

Ten behoeve van de trillingsoverlast is een trillingsonderzoek gedaan. De conclusie van het onderzoek is dat er geen sprake is van schade maar wel van matige tot ernstige hinder. Als oorzakelijke trillingsbron worden de verkeersplateaus genoemd. Om dit oorzakelijk verband aan te pakken is in het GVVP opgenomen de hellingshoeken van de plateaus aan de doorgaande route aan te pakken.

In het GVVP zijn verschillende acties opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsgevoel op de doorgaande route. Hierbij moet gedacht worden aan betere markering, bebording of maatregelen die het overzicht en de veiligheid verbeteren voor fietsers en voetgangers. Om een integrale aanpak te kunnen realiseren wordt voorgesteld deze acties direct te koppelen aan de reeds voorziene aanpassing van de drempels in 2014. Aanvullend op de extra maatregelen wordt ook voorgesteld het plateau op de locatie Julianastraat - Tilburgseweg te verlengen. Hierdoor ontstaat een extra gelijkwaardige kruising met voorrang van rechts. Dit heeft een extra snelheidsremmende werking en daarmee een positief effect op de verkeersveiligheid. Naast de fysieke maatregelen wordt de komende jaren ook actief ingezet op de beïnvloeding van het gedrag door middel van mensgerichte maatregelen. Met het raadsvoorstel wordt gevraagd om het budget voor het uitvoeren van de verkeersveiligheidsmaatregelen en het verlengen van het plateau beschikbaar te stellen zodat uitvoering plaats kan vinden in 2014.

Op de doorgaande route is ook sprake van geluidsproblematiek door het wegverkeer. Wanneer er behoefte is aan vermindering van wegverkeergeluid kan een geluidreducerend wegdek in de vorm van geluidreducerende betonstraatstenen of asfalt een oplossing bieden. In het raadsvoorstel zijn deze opties verder uitgewerkt. In het

**Ambtelijke bijstand:** Mw. Drs J. Bolt

## **Agendapunt:**

geval van bronmaatregelen gaat de boorkeur uit naar geluidarme betonstraatstenen. De financiële inspanning hiervoor is echter zodanig dat het college de raad adviseert om geen aanvullende bronmaatregelen te treffen.

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

Op 10 december 2013 heeft de gemeenteraad het beleidsdocument en uitvoeringsprogramma GVVP van de gemeente Goirle vastgesteld. In aanvulling op dit besluit heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen aangaande de doorgaande route in Riel. Het amendement vraagt een aanpak voor de problematiek van de geluids- en trillingsoverlast op de doorgaande route in Riel. Een voorstel voor deze aanpak wordt verwacht in de raadsvergadering van maart 2014.

De raad vraagt in het amendement om binnen de aanpak van de problematiek specifiek aandacht te besteden aan:

- De aard van de weg
- Het wegdek
- De doorstroming
- De verkeersveiligheid
- De mogelijkheid van een proefstrook
- De dekkingsmogelijkheden

Met dit raadsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan de opdracht die de raad aan het college heeft gegeven.

### **2. Wat willen we bereiken?**

De gemeenteraad heeft gevraagd om een voorstel voor de aanpak van de problematiek op de doorgaande route in Riel, aanvullend op het door de raad op 10 december 2013 vastgestelde GVVP. Het doel van dit raadsvoorstel is het bieden van concrete maatregelen ten behoeve van de verbetering van de problemen op de doorgaande route in Riel.

Voordat wordt ingegaan op de specifieke aanpak is het goed om te onderscheiden dat op de doorgaande route in Riel sprake is van een combinatie van drie soorten problemen.

1. Trillingshinder
2. (Gevoel van) verkeersonveiligheid bij fietsers en voetgangers.
3. Geluidshinder

Het is wenselijk om bij het opstellen van een juiste aanpak de problematiek te splitsen. Op deze manier wordt inzichtelijk wat er ten behoeve van de verschillende problemen wordt gedaan. Hierbij is het ook belangrijk op te merken dat een maatregel voor het ene probleem ook een positief effect kan hebben op een ander probleem.

### **3. Wat gaan we daarvoor doen?**

Binnen het GVVP zijn maatregelen opgenomen ter verbetering van de trillingsoverlast en het verbeteren van het gevoel van onveiligheid van de fietser en voetganger. Hieronder worden deze maatregelen per probleemtype toegelicht.

#### **Aanpak trillingsoverlast**

Ten behoeve van de trillingsoverlast is in de periode van 8 tot en met 16 mei 2012 door AV consulting BV een trillingsonderzoek gedaan (zie bijlage 1). In overleg met de bewoners en een adviseur van AV consulting BV zijn

## **Agendapunt:**

twee specifieke meetlocaties vastgesteld. Deze meetlocaties (woningen) zijn gelegen bij verkeersplateaus. Er is voor deze locaties gekozen omdat het, volgens het adviesbureau, niet aannemelijk is dat langs de overige vlakke weggedeelten sprake is van schade of hinder door trillingen. De conclusie van het onderzoek is dat er geen sprake is van schade maar wel van matige tot ernstige hinder.

Als oorzakelijke trillingsbron worden de verkeersplateaus genoemd in combinatie met de gereden snelheid en de intensiteit van de voertuigen. Als mogelijkheden voor het verbeteren van de problematiek zijn het verlagen van de snelheid, vlakkere plateauhellingen en het weren van vrachtverkeer genoemd.

Naar aanleiding van dit onderzoek zijn alle plateaus op de doorgaande route in Riel ingemeten. Hieruit is gebleken dat veel van de hellingsvlakken zijn verzakt wat de trillingen veroorzaakt. Om dit oorzakelijk verband aan te pakken is in het GVVP opgenomen de hellingshoeken van de plateaus aan de doorgaande route aan te pakken. Op basis van een extern advies van het bureau Akertech zijn de kosten voor deze aanpassingen in het uitvoeringsprogramma GVVP meegenomen voor een bedrag van € 60.000,00.

### **Aanpak verkeersonveiligheid**

#### *Versnelde uitvoering maatregelen verkeersveiligheid*

In het GVVP zijn verschillende acties opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsgevoel op de doorgaande route. Voor het uitvoeren van deze acties is een bedrag van € 25.000,00 opgenomen voor het verbeteren van de (subjectieve) onveiligheid op de doorgaande route. Hierbij moet gedacht worden aan betere markering, bebording of maatregelen die het overzicht en de veiligheid verbeteren voor fietsers en voetgangers. Om de verkeersveiligheid op zo kort mogelijke termijn te verbeteren en een integrale aanpak te kunnen realiseren wordt voorgesteld deze acties in 2014 versneld uit te voeren en hiermee direct te koppelen aan de reeds voorziene aanpassing van de drempels. De middelen voor de aanpak verkeersonveiligheid zijn met het vaststellen van het GVVP nog niet beschikbaar gekomen. Indien men deze maatregelen in 2014 wil uitvoeren moeten de hiervoor benodigde middelen beschikbaar worden gesteld. Wanneer de maatregelen in 2015 worden uitgevoerd zal conform het uitvoeringsprogramma GVVP hiertoe een voorstel worden gedaan bij de begroting voor 2015.

De in het GVVP opgenomen maatregelen zijn aanvullend op de verschillende maatregelen die de afgelopen 4 jaar reeds in Riel zijn gerealiseerd. (Zie bijlage 2 voor overzicht uitgevoerde maatregelen in Riel periode 2010-2014)

#### *Kruispunt Julianastraat - Tilburgseweg*

Aanvullend op de raadsbehandeling op 10 december is nogmaals bekeken of alle kruisingen conform de richtlijnen zijn ingericht. Hieruit is gebleken dat er op drie locaties sprake is van uitritconstructies in tegenstelling tot de gewenste gelijkwaardige kruisingen. Twee van deze locaties zijn éénrichtingverkeer wegen met ingaand verkeer vanaf de doorgaande route. Uit deze weg komen dus alleen fietsers. Omdat dit een laag aantal is, is het veiliger om deze niet in de voorrang te zetten. Voorgesteld wordt om het plateau op de locatie Julianastraat - Tilburgseweg te verlengen. Hierdoor ontstaat een extra gelijkwaardige kruising met voorrang van rechts. Dit heeft een extra snelheidsremmende werking en daarmee een positief effect op de verkeersveiligheid. De kosten voor de aanpassing van dit plateau bedragen ongeveer € 7.500,00 (zie raming in bijlage 3) Deze maatregel wordt dan ook gekoppeld aan de verkeersveiligheidsmaatregelen en uitgevoerd in 2014

## **Agendapunt:**

### **Mensgerichte maatregelen**

Naast de fysieke maatregelen worden in Riel de komende jaren ook diverse mensgerichte maatregelen ingezet om de gereden snelheid te beïnvloeden. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Naast de vaste snelheidsdisplay zal de doorgaande route ook worden opgenomen in de planning van de dynamische snelheidsdisplay. Deze wordt ingezet om bestuurders te wijzen op hun gereden snelheid.
- 30km pakketten en andere algemene verkeerscampagnes met informatie en campagnemateriaal inzetten om de bewustwording te verbeteren.
- VVN is in overleg met de gemeente gestart om convenanten te sluiten tussen ondernemers, VVN en gemeente over de routekeuze van vrachtverkeer. Doel hierbij is bewustwording van de routekeuze en het verminderen van onnodig vrachtverkeer door de kern Riel. Bij deze actie worden de bewoners van de doorgaande route door VVN actief betrokken.

### **Geluidsproblematiek**

Naast de trillingsproblemen en de verkeersveiligheidsvraagstukken speelt er op de doorgaande route ook de geluidsproblematiek door het wegverkeer. Uit onderzoek door het CROW en het ministerie van Infrastructuur en milieu blijkt dat geluidsoverlast van wegverkeer voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door de motor, het geluid van de banden op de weg en het rammelen van lading<sup>1</sup>.

Om het geluid dat door het gebruik van een weg wordt geproduceerd te beïnvloeden zijn er vier mogelijkheden.

- Het type voertuigen aanpassen (verminderen vrachtverkeer)
- Snelheid (hoe lager de snelheid hoe minder geluid)
- Intensiteit (hoe minder verkeer hoe minder geluid)
- Bronmaatregelen (aanpassen wegdek)

De doorgaande route door Riel blijft een ontsluitende functie hebben. Hierdoor is het niet mogelijk om veel invloed op de intensiteit van het verkeer uit te oefenen. De ontsluitende functie en de aanwezigheid van het vrachtverkeer zijn in het kaderdocument vastgelegd als een gegeven. (zie pagina 42, kaderdocument). Naar aanleiding van de werksessie in Riel is ook naar voren gekomen dat het als onwenselijk wordt gezien om fysieke maatregelen te treffen die het doorgaande verkeer in Riel onmogelijk maken. Dit is opgenomen in paragraaf 5.4 van het beleidsdocument. Hiermee is een grote structurele verbetering op basis van de eerste drie opties geen mogelijkheid.

Binnen het GVVP zijn geen directe bronmaatregelen opgenomen ten behoeve van het verminderen van de geluidsoverlast. De voorgestelde maatregelen dragen wel bij aan de verbetering van de geluidsproblematiek. Het verbeteren van de verkeersplateaus draagt bijvoorbeeld bij aan het verminderen van geluid van rammelende ladingen. De campagnes en de aanvullende maatregelen voor fietsers en voetgangers dragen bij aan de verlaging van de gereden snelheid en het verminderen van de hoeveelheid vrachtverkeer.

Wanneer er behoefte is aan vermindering van wegverkeergeluid kan een geluidreducerend wegdek een oplossing bieden. De wetgever geeft hierbij expliciet aan dat de voorkeur uitgaat naar bronmaatregelen (maatregelen aan de weg en het voertuig) ten opzichte van maatregelen aan de gevels. In dit raadsvoorstel zijn daarom alleen bronmaatregelen in beeld gebracht.

---

<sup>1</sup> Bron: E-factbook Stille wegdekken, CROW, agentschap NL en MinIM, [www.stilleropweg.nl](http://www.stilleropweg.nl)

### **Aanvullende bronmaatregelen**

Zoals in de raadsinformatie van december 2013 al is aangegeven is het mogelijk om aanvullend op de maatregelen uit het GVVP, bronmaatregelen te treffen. Het gaat hier dan om aanpassingen aan het wegdek. Uit de publicaties van het CROW en het Ministerie van I&M komt naar voren dat er twee primaire keuzes zijn: asfalt of stille elementenverharding (betonstraatstenen). Op verzoek van de raad zijn bij het voorstel voor het GVVP deze twee maatregelvarianten reeds in beeld gebracht. Verderop in dit raadsvoorstel worden deze twee varianten opnieuw ingebracht.

#### *Keuze materiaal*

Bij een keuze voor bronmaatregelen op de doorgaande route speelt de weginrichting en de bijbehorende materiaalkeuze een belangrijke rol. Bij de keuze wordt rekening gehouden met verschillende factoren zoals de aard van de weg, de verschillende functies, de verkeersveiligheid en de aanleg- en onderhoudskosten. De doorgaande route in Riel heeft verschillende functies. Het is een verblijfsgebied voor alle mensen die aan de route wonen. Het is een ontsluitingsweg voor alle overige inwoners van Riel die via deze weg naar hun eigen woonstraat rijden. Tot slot heeft de weg een doorgaande functie voor de verbinding Goirle - Alphen. Bij het ontwerpen van de huidige weginrichting is, in overleg met de bewoners, de verblijfsfunctie als primair aangewezen en heeft de weg een bijpassende inrichting en snelheidsregime gekregen. Hoewel de verblijfsfunctie primair is, is het onmogelijk de andere functie te weren van deze weg. Simpelweg omdat er geen alternatieven zijn. Op basis van dit gegeven is ook in overleg met de bewoners het huidige wegontwerp ontstaan.

In het beleidsdocument GVVP is in paragraaf 3.3 aangegeven dat de gemeente Goirle zich conformeert aan de minimale inrichtingseisen volgens de basiskenmerken voor wegontwerp van het CROW. Het wegprofiel van de doorgaande route in Riel is getoetst aan de criteria voor het wegontwerp zoals deze zijn opgenomen in bijlage 1 van het GVVP (pagina 63 beleidsdocument)<sup>2</sup>. Op basis van deze kenmerken voldoet de weginrichting aan de inrichtingseisen.

#### *Variant 1: huidige weginrichting andere klinkers*

Wanneer men kijkt naar het dorpse karakter en de verblijfsfunctie van de weg is de keuze voor klinkerbestrating logisch. Ten behoeve van het remmen van de snelheid en de plaats van de fiets in het wegprofiel zijn de suggestiestroken en de plateaus een belangrijke aanvulling. Andere vormen van snelheidsremmers zoals wegversmallingen hebben niet het gewenste snelheidsremmende effect op het moment dat het rustiger is op de weg. Ook zijn de wegversmallingen lastig te realiseren zonder dat ze ten koste gaan van parkeergelegenheid en inritten van bewoners. Deze zijn daarom op de doorgaande route minder toegepast.

De geluidsoverlast die in Riel wordt ervaren ontstaat doordat de maatvoering van het gebakken materiaal ongelijk is. Hierdoor zijn ook de stenen niet allemaal even hoog en zijn de voegen ongelijk. Bij het opstellen van de variant 1 is daarom uitgegaan van een betonstraatsteen met een vaste maatvoering die door de open structuur van de bovenlaag een geluidreducerende werking heeft. De weginrichting blijft ongewijzigd. Verkeerskundig gezien heeft deze variant daarom de voorkeur.

---

<sup>2</sup> De streefbeeldens zijn afkomstig uit CROW publicatie 315

### **Agendapunt:**

Door de werking van de ondergrond, vervuiling van de weg en het slijten van het materiaal neem de geluidreducerende werking af. Om de vermindering van geluidreductie door vervuiling tegen te gaan is het belangrijk de weg jaarlijks te reinigen. Aan deze reiniging zijn uiteraard wel extra kosten verbonden. De worden gebaseerd op de ervaringscijfers van dezelfde reinigingsmethode die voor de aquaflow op de Sporenring in Boschkens wordt toegepast.

#### ***Variant 2: huidige weginrichting met asfalt***

In deze variant blijft de huidige weginrichting ongewijzigd. Het gehele wegvak wordt in plaats van in gebakken materiaal in asfalt uitgevoerd. De plateaus en de suggestiestroken blijven gehandhaafd.

Het uitvoeren van de wegvakken in asfalt is verkeerskundig onwenselijk omdat dit niet past bij het karakter van de weg. Daarnaast heeft het een snelheidverhogend effect waardoor de verkeersveiligheid vermindert.

Het alternatief voor klinkerbestrating is asfalt. Echter dit materiaal heeft verschillende eigenschappen die niet passen bij het dorpse karakter van de weg. Ook op het gebied van verkeersveiligheid is asfalt een minder gewenste optie, doordat het verkeer harder gaat rijden op een gladder wegdek. Ondanks het uitgangspunt dat asfalt niet gewenst is, is in de uitwerking van de kosten de asfalt variant wel in beeld gebracht.

In deze variant wordt er vanuit gegaan dat bij asfaltering gebruik wordt gemaakt van het type steenmastiek-asfalt (SMA) dat bij alle andere asfaltwerkzaamheden in de gemeente Goirle wordt toegepast. Het toepassen van andere asfalttypen, met een extra geluidreducerende werking, zijn duurder in aanleg. Door de kortere levensduur is het ook vele malen duurder in onderhoud. Het toepassen van het standaard asfalttype levert voldoende geluidreductie op.

Uit onderzoeksresultaten van het CROW die zijn opgenomen in publicatie 287, stille wegdekken, blijkt dat de geluidsreducerende werking voor zowel stille elementenverharding als SMA ongeveer gelijk liggen<sup>3</sup>.

#### **Proefstrook**

In het amendement van de raad is opgenomen dat de mogelijkheden voor een proefstrook onderzocht moeten worden. Het toepassen van een geluidsreducerende klinker zal altijd een positief effect hebben. Het aanleggen van een proefstrook zal dit alleen bevestigen.

Daarnaast is het zo dat voor de geluidsreductie de kwaliteit en stabiliteit van de ondergrond en fundering belangrijk is. Op basis van de huidige technische staat van de weg kan men stellen dat de ondergrond en fundering van de doorgaande route kwalitatief zodanig is dat deze geschikt is voor het leggen van geluidsreducerende klinkers. Het aanleggen van een proefstrook heeft daarom geen directe meerwaarde.

Bij de aanleg van een nieuwe asfaltverharding is aanvullend onderzoek van de bestaande fundering noodzakelijk. De asfaltverharding is namelijk veel dikker dan een klinkerverharding. De kwaliteit van de ondergrond is bij asfalt heel belangrijk. Als de ondergrond niet voldoende sterk is verkort dit de levensduur van het asfalt. Echter ook dan biedt een proefstrook geen meerwaarde. Het aanvullende onderzoek is opgenomen in de raming voor de maatregel.

---

<sup>3</sup> Bron: pagina 25, CROW publicatie 287, stille wegdekken (2010)

#### **4. Wat mag het kosten?**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de kosten van de verschillende maatregelen en de wijze waarop de dekking van deze maatregelen gerealiseerd kan worden.

##### **Voorstel maatregelen college**

Op basis van de in dit raadsvoorstel genoemde maatregelen stelt het college voor naast de verbetering van de drempels conform het raadsbesluit aanvullend het plateau Julianastraat - Tilburgseweg te verlengen en het project Riel centrum - diverse maatregelen verkeersveiligheid (nr 17 van de kruistabel) integraal uit te voeren.

Verlenging plateau Julianastraat - Tilburgseweg	€ 7.500,00
Uitvoeren diverse maatregelen verkeersveiligheid	€ 25.000,00
<i>Extra investering</i>	<u>€ 32.500,00</u>

De middelen voor de aanpassing van drempels in 2014, conform GVVP is reeds beschikbaar gesteld. Voorgesteld wordt om aanvullende de kosten voor het versneld uitvoeren van de maatregelen, net als de eerder toegekende middelen voor de drempels, eenmalig ten laste te brengen van de AWR. Hierdoor ontstaat een totaalbudget van € 92.500,00 waarmee een integraal project kan worden gestart ter verbetering van de problematiek op de doorgaande route. Dit totaalbedrag is inclusief de voorbereidingskosten.

##### **Aanvullende Bronmaatregelen**

###### *Klinkers*

Mocht de raad, in afwijking van het voorstel van het college, van mening zijn dat aanvullende bronmaatregelen gewenst zijn dan wordt voorgesteld om op de doorgaande route geluidsarme betonstraatstenen toe te passen.

De kosten voor deze maatregelen zijn:

Aanbrengen geluidsarme betonstraatstenen (zie raming in bijlage 4)	€ 352.000,00
Onderhoud geluidsarme betonstraatstenen (jaarlijks)	€ 4.000,00

De kapitaallasten hiervan bedragen :

Afschrijving € 352.000,00 in 25 jaar is jaarlijks	€ 14.080,00
Rente, 1 <sup>e</sup> jaar 3,75% van € 352.000,00 is	<u>€ 13.200,00</u>
Totale kapitaallasten	€ 27.280,00

Samen met het onderhoud van € 4.000,00 betekent dit een structurele last van € 31.280,00.

###### *Asfalt*

Mocht de raad van mening zijn dat asfalt, ondanks alle bezwaren, de meer gewenste oplossing is moet men rekening houden met de een kostenpost van € 600.000,00. Zie raming in bijlage 5.

De kapitaallasten hiervan bedragen :

Afschrijving € 600.000,00 in 25 jaar is jaarlijks	€ 24.000,00
Rente, 1 <sup>e</sup> jaar 3,75% van € 600.000,00 is	<u>€ 22.500,00</u>
Totale kapitaallasten	€ 46.500,00

### ***Agendapunt:***

Binnen beide ramingen is rekening gehouden met de VAT-kosten. Het volledige herstraten van de doorgaande route is als project niet voorzien in de jaarplanning en mens-uren zijn daarmee niet beschikbaar. Wanneer er besloten wordt tot het aanpassen van de verharding op de doorgaande route in Riel gaat dit ten koste van in voorbereiding zijnde projecten. Aangezien dit interne projectbegeleiding en voorbereiding betreft is het niet mogelijk dit uit te besteden.

### **Dekking**

Voor de dekking van aanvullende bronmaatregelen zijn de volgende mogelijkheden.

- uitvoeren als kapitaalwerk met afschrijvingstermijn en hiertoe jaarlijks de infraplengelden op te hogen
- eenmalig aanwenden van middelen vanuit de algemene weerstandsreserve (AWR)

Conform het beleid van de gemeente Goirle moeten de bronmaatregelen aan de doorgaande route worden opgenomen als een kapitaalwerk. Om deze kapitaallasten op te vangen moet jaarlijks het infraplanbudget worden opgehoogd. Wanneer de maatregelen ten laste worden gebracht van het infraplan zonder het budget te verhogen heeft dat een aantal negatieve effecten. Deze worden hieronder toegelicht.

#### ***Kapitaalvernietiging***

In 2002 is de doorgaande route door Riel gereconstrueerd. De normale levensduur van een elementenverharding bedraagt minimaal 25 jaar. In Riel ligt de verharding er nog maar 12 jaar in en daardoor is vervanging hiervan in 2014 of 2015 een onnodige kapitaalvernietiging. Technisch gezien is de weg in goede staat en herstraten is vanuit verkeerskundig of onderhoudsoogpunt niet noodzakelijk.

#### ***Oneigenlijk gebruik middelen***

Het Infraplan-budget is bedoeld voor financiële dekking van projecten die worden uitgevoerd in het kader van groot onderhoud of reconstructies. Er is bij de doorgaande route geen sprake is van onderhoud. Het inzetten van deze middelen is daarom oneigenlijk en gaat ten koste van wegen waar wel een onderhoudsurgentie is.

#### ***Vertraging in de uitvoering***

Door het financieren van de herstrating met middelen die bestemd zijn voor vervangingsreconstructie of groot onderhoud kunnen projecten met een onderhoudsurgentie in Goirle niet worden uitgevoerd. Dit leidt er toe dat op locaties waar de staat van de verharding slecht is, de weg is versleten en/of de riolering aan vernieuwing toe is deze problemen niet kunnen worden opgepakt. Dit uit zich in meer leefbaarheidsproblemen, verkeersonveiligheid en parkeerproblemen op verschillende locaties in Goirle. Voorbeelden van straten en buurten die in voorbereiding zijn en waarin deze problemen spelen en die op de planning staan zijn onder andere: Molenstraat - Muldersweg (in voorbereiding), omgeving Gagel, Haneven, Baronielaan, 't Ven en de Pastorenbuurt.



## ***Agendapunt:***

### *Hogere onderhouds- en vervangingskosten.*

Naast het toenemen van leefbaarheidsproblemen en verkeersonveiligheid betekent het vooruitschuiven van onderhoud ook dat de kwaliteit van de wegen verder terug loopt. Dit leidt tot hogere onderhouds- en vervangingskosten. Een voorbeeld hiervan is een asfaltweg. Deze bestaat uit meerdere lagen. Wanneer de bovenste laag verslijt veroorzaakt dit ook schade aan de onderliggende lagen. Het kan zelfs zo ver gaan dat wanneer onderhoud aan de toplaag uitblijft, de onderlaag dermate verslijt dat deze ook vervangen moet worden. Als het noodzakelijke onderhoud uitblijft, ontstaan er hogere vervangingskosten die eigenlijk voorkomen hadden kunnen worden.

### *Extra druk op het Infraplanbudget door de projecten Turnhoutsebaan*

Met de overdracht van de Turnhoutsebaan heeft de gemeente een aantal verplichtingen op zich genomen. De verplichtingen bestaan uit reconstructies van de kruispunten naar rotondes en onderhoud van de rijbaan. Hiervoor is door de provincie een budget beschikbaar gesteld. Zoals in het raadsvoorstel van de overname is vastgelegd moet de gemeente zelf ook een gedeelte bijdragen aan de herinrichting. Deze kosten drukken de komende jaren extra op de budgetten voor het Infraplan. Overigens is het belangrijk hierbij te melden dat het niet nakomen van de, met de provincie overeengekomen maatregelen, betekent dat de ontvangen middelen door de provincie worden teruggevorderd.

Conform het investerings- en afschrijvingsbeleid van de gemeente Goirle is het niet wenselijk de maatregelen in het geheel eenmalig te dekken met middelen uit de AWR.

## **Conclusie**

Technisch gezien is de doorgaande route in goede staat en herstraten is vanuit onderhoudsoogpunt niet noodzakelijk. In het geval van herstraten is er technisch gezien sprake van kapitaalvernietiging. Daarnaast leidt het financieren van de maatregelen als kapitaalwerk en de bijkomende kapitaallasten tot een negatieve beïnvloeding van het meerjarenperspectief. In het geval van geluidarme betonstraatstenen is er sprake van een structurele meerlast van € 30.400,00. In het geval van asfalt is er sprake van een structurele last van € 46.500,00. Hoewel het college zich bewust is van de positieve effecten van de bronmaatregelen is zij van mening dat er simpelweg geen middelen zijn om een dergelijke maatregel te financieren.

Naast het ontbreken van de middelen schept het aanpakken van de problematiek een precedent. Er zijn technisch, verkeerskundig en akoestisch geen argumenten te vinden die het rechtvaardigen dat in Riel wel bronmaatregelen worden uitgevoerd terwijl er op andere locaties, waar ook sprake is van leefbaarheidsproblematiek door wegverkeer, door de gemeente geen actie wordt ondernomen.

Het college is van mening dat het verlengen van het plateau en het uitvoeren van de aanvullende maatregelen voor de verkeersveiligheid, die in dit raadsvoorstel worden voorgesteld, voor de doorgaande route op dit moment het maximaal haalbare is. Het college adviseert daarom de Raad om geen aanvullende bronmaatregelen te treffen.

## **5. Communicatie en participatie / inspraak**

Bij het tot stand komen van dit raadsvoorstel is geen gebruik gemaakt van participatie of inspraak door bewoners. Uiteraard worden de bewoners van de doorgaande route betrokken in de voorbereiding en realisatie van de voorgestelde maatregelen.

## **6. Vervolgtraject besluitvorming**

In navolging van het raadsbesluit zal de voorbereiding van de uitvoering van de maatregelen op zo kort mogelijke termijn worden opgestart. Er wordt gestreefd naar realisatie in 2014. Wanneer de raad besluit tot het uitvoeren van de aanvullende bronmaatregelen is een langere en intensievere voorbereidingstermijn benodigd. Uitvoering is dan op zijn vroegst realistisch in 2015.

## **7. Fatale beslisdatum**

Er is voor dit onderwerp geen fatale beslisdatum van toepassing

## **8. Voorstel**

1. Conform het raadsbesluit van 10 december 2013 de drempels op de doorgaande route in Riel aan te passen;
2. Het aanpassen van het plateau Julianastraat - Tilburgseweg en het uitvoeren van de aanvullende maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid;
3. De onder één en twee genoemde maatregelen gezamenlijk met de aanpassing van de drempels in 2014 integraal uit te voeren;
4. Eenmalig een extra investering van € 32.500,00 beschikbaar te stellen en deze te dekken vanuit de AWR;
5. Niet over te gaan tot het treffen van aanvullende bronmaatregelen;
6. De begroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

burgemeester en wethouders van Goirle

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

**Agendapunt:**

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28-01-2014;

gelezen het advies van de commissie Ruimte d.d. 19-02-2014;

gelet op de Gemeentewet;

**b e s l u i t :**

1. Conform het raadsbesluit van 10 december 2013 de drempels op de doorgaande route in Riel aan te passen;
2. Het aanpassen van het plateau Julianastraat - Tilburgseweg en het uitvoeren van de aanvullende maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid;
3. De onder één en twee genoemde maatregelen gezamenlijk met de aanpassing van de drempels in 2014 integraal uit te voeren;
4. Eenmalig een extra investering van € 32.500,00 beschikbaar te stellen en deze te dekken vanuit de AWR;
5. Niet over te gaan tot het treffen van aanvullende bronmaatregelen;
6. De begroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 11-03-2014.

, de voorzitter

, de griffier