

**Raadsinformatie**

<i>Aan</i>	Raad
<i>Portefeuillehouder</i>	wethouder van Groenendaal
<i>Onderwerp</i>	toelichting vragen GVVP
<i>Datum</i>	02-12-13
<i>Afschrift aan</i>	A. Luckman, Janke Bolt, Jacques Hoefmans, Rob Gaveel

.....

Met deze raadsinformatie worden de nog openstaande vragen naar aanleiding van de commissievergadering van 20 november 2013 beantwoord. De eerste vraag is het opstellen van een kruistabel. De tweede vraag is het maken van een aantal varianten voor herinrichting van de doorgaande route.

**Kruistabel**

Als bijlage één bij deze raadsinformatie is de tabel met de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma bijgevoegd. In deze tabel is een extra kolom toegevoegd waarin de verwijzing staat naar de nummers van de maatregelen zoals die in hoofdstuk 10 van het beleidsdocument zijn weergegeven. Dit is het antwoord op de eerste vraag.

**Varianten**

Naar aanleiding van de discussie over de doorgaande route in Riel zijn verschillende ramingen gemaakt op basis waarvan een beeld wordt gegeven van de kosten voor de aanpassing van het wegdek. De 1<sup>e</sup> variant is herinrichting met geluidsarme betonstraatstenen. De 2<sup>e</sup> variant is het aanleggen van asfalt in de doorgaande route. Voor de volledigheid is ook de door Echt Riel voorgestelde variant uitgewerkt.

**Uitgangspunten weginrichting**

Uitgangspunt bij het opstellen van de raming is de huidige weginrichting. Belangrijkste reden hiervoor is dat het college van mening is dat de huidige inrichting van de doorgaande route past bij de functie van de weg. De weginrichting is conform de basiskenmerken wegontwerp van het CROW. In het beleidsdocument GVVP is aangegeven dat de gemeente Goirle wil voldoen aan deze inrichtingsrichtlijnen.

Belangrijk om nogmaals aan te geven dat de weg meerdere functies in zich heeft. Hierbij wordt de functie van erftoegangsweg als primair gezien. Het ideaalbeeld dat bij de weg zou horen is echter wel aangepast om ruimte te laten voor de ontsluitende functie. Onder ander door het aanbrengen van de fietssuggestiestroken.

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

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 een geluidreducerende werking heeft. De weginrichting blijft ongewijzigd. Verkeerskundig gezien heeft deze variant daarom de voorkeur.

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

In deze variant blijft de huidige weginrichting ongewijzigd. Alleen de wegvakken worden in plaats van in gebakken materiaal in asfalt uitgevoerd. De plateaus en de fietsuggestiestroken 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.

### **Variante 3: Echt Riel**

De kosten voor de door de werkgroep Echt Riel gewenste weginrichting zijn in een aparte raming in beeld gebracht. De variant Echt Riel is verkeerskundig onwenselijk. De weginrichting die zij voorstaan past niet bij het karakter dat de weg heeft. Ook zal het weghalen van de drempels, het leggen van asfalt in combinatie met het behouden van de gelijkwaardige kruisingen leiden tot een verkeersonveilige situatie. Zo is de verwachting dat de gereden snelheid op de hoofdroute ver boven de maximum snelheid van 30km uit zal komen. Dit heeft een enorm negatief effect op de veiligheid voor de fietsers en overstekende voetgangers. Ook op de kruisingen ontstaan onder invloed van de snelheid en de weginrichting verkeersgevaarlijke situaties. De door Echt Riel gewenste wegversmallingen hebben tijdens de rustigere perioden geen snelheidsremmende werking. Daarnaast is het zo dat het aanbrengen van wegversmallingen op diverse locaties ten koste zal gaan van parkeerplaatsen en het gebruik van de inritten naar de woningen.

## **Kosten varianten**

Bij de kosten voor het opnieuw bestraten moeten de kosten voor de aanpassingen van de drempels en de resterende boekwaarde voor de reconstructie Tilburgseweg - Dorpsstraat - Kerkstraat worden toegevoegd. Voor beide ramingen zijn de onderstaande financiële overzichten gemaakt.

### *Resterende boekwaarde*

Voor de doorgaande route Riel is er in de huidige staat van vaste activa geen boekwaarde meer op deze investering. Dit heeft er mee te maken dat in 2003 of 2004 alle investeringen met een boekwaarde van "investeringen met een maatschappelijk nut in de openbare ruimte" ineens zijn afgeschreven ten laste van de algemene reserve. Hoewel er geen sprake is van een boekwaarde is er wel sprake van kapitaalvernietiging aangezien de weg een levensduur heeft van tenminste 25 jaar. Deze levensduur is nog niet bereikt.

### **Variante 1: (bijlage 2)**

Aanbrengen geluidsarme betonstraatstenen	€ 330.935,52
Aanpassing drempels (conform GVVP)	€ 60.000,00
<b>Totaal:</b>	<b>€ 390.935,52</b>

### **Variante 2: (bijlage 3)**

Aanbrengen asfalt rijbaan	€ 533.846,30
Aanpassing drempels (Conform GVVP)	€ 60.000,00
<b>Totaal:</b>	<b>€ 593.846,30</b>

De kosten voor asfalt zijn aanzienlijk hoger doordat bij het leggen van asfalt het nodig is de gehele fundering van de weg aan te passen. Daarnaast is het zo dat gedurende de levensduur van de weg de onderhoudskosten voor asfalt hoger zijn dan de onderhoudskosten voor betonstraatstenen of gebakken materiaal.

**Variante 3: (bijlage 4)**

Aanbrengen asfalt rijbaan, Verwijderen drempels

Aanbrengen verkeerslichtinstallaties op de oversteeklocaties,

Aanbrengen van vijf remmende maatregelen

**Totaal: € 683.014,90**

Bij variant 3 is er vanuit gegaan dat het plateau op de Tilburgseweg - Lange Voren (ter hoogte van de entree van Riel) blijft gehandhaafd. De riool constructie onder de weg laat het technisch gezien niet toe de weg daar de verlagen. Het aantal remmende maatregelen is geschat op 5 locaties.

.....