

Naam: R.P. Hulleman
Datum: 20 mei 2019
Team/teamonderdeel: UF Advies- en Projectbureau
Telefoonnummer: 541483

Collegevoorstel

Onderwerp	Talking Traffic
Advies	Besprekstuk
Is er een uiterste behandeldatum?	nee
Hoofdpogave	Hoofdtakveld Verkeer en vervoer
Portefeuillehouder	A. Maathuis
Openbaar	Openbaar
Raadsvoorstel of raadsbrief	n.v.t.

Toelichting voor de openbare besluitenlijst:

Er is nieuwe technologie om verkeersregelininstallaties (VRI's) onderling beter met elkaar te laten "praten". Dit is een landelijke ontwikkeling en staat bekend onder de naam 'Talking Traffic'. De provincie en het Rijk hechten hier een groot belang aan. Projecten kunnen onder voorwaarden volledig gesubsidieerd worden. De aanpassing van een eerste serie VRI's is inmiddels gestart maar heeft vertraging opgelopen door leveringsproblemen bij de leverancier. De gemeente Almelo heeft nu ook een tweede serie aangemeld. Om hieraan uitvoering te kunnen geven en in aanmerking te komen voor subsidie dient een krediet te worden ingesteld. De provincie en het Rijk stellen als voorwaarde voor de subsidieverlening dat de aanpassing van beide series nog in 2019 plaats vindt. Om dit mogelijk te maken hebben zij extra subsidie beschikbaar gesteld.

Voorgesteld besluit

1. De technologie -'Talking Traffic'- toe te passen in een aantal Almelse verkeersregelininstallaties op de routes tussen de aansluitingen van Almelo op de A35, de N36 en de bedrijfsterreinen.
2. Onder voorbehoud van definitieve subsidieverlening het reeds bestaande krediet verkeersregelininstallaties van € 120.000, te verhogen met € 738.413,-- (subsidie van Rijk en provincie).
3. De raad voor te stellen de programmabegroting 2019 in de eerstvolgende tussentijdse rapportage bij verzamelbesluit aan te passen.

Inleiding

In het kader van het landelijke 'Partnership Talking Traffic' is nieuwe technologie ontwikkeld om verkeerssystemen onderling en met weggebruikers te laten communiceren. Het Rijk en de provincie hechten hier een groot belang aan. De kosten voor het toepassen van deze technologie kunnen in aanmerking komen voor volledige subsidiëring.

De gemeente Almelo heeft eind 2017 15 VRI's aangemeld voor een subsidiebijdrage. Deze is gehonoreerd en de uitvoering daarvan is inmiddels gestart. Ondertussen is een tweede serie van 12 VRI's aangemeld (en gehonoreerd). Deze serie heeft met name als doel om de doorstroming voor vrachtverkeer te verbeteren. Met deze 27 VRI's zijn alle belangrijke invalswegen en de hele ring van Almelo voorzien van deze nieuwe technologie. Hiermee worden de kosten voor de (vracht)vervoerders verlaagd, de uitstoot van CO₂, fijnstof en geluid vermindert en de doorstroming en verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers verbeterd.

Dit sluit aan op de beleidsdoelen voor mobiliteit en duurzaamheid. De uitvoering gebeurt in samenspraak met het Rijk, de provincie, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en enkele vervoerders uit Almelo en omgeving. De Universiteit Twente doet begeleidend onderzoek.

De ombouw van de eerste serie van 15 VRI's is vertraagd door leveringsproblemen bij de leverancier. In overleg met het Rijk is hiervoor nu een tweede leverancier in beeld gekomen. Deze is in staat om, als onderaannemer van de eerste leverancier, de volledige oplevering toch nog in 2019 te laten plaatsvinden. Het systeem van deze tweede leverancier is geavanceerder, maar ook beduidend duurder dan het systeem van de eerste leverancier. Het Rijk en de provincie zijn bereid de meerkosten daarvan (€ 251.335,72) volledig te financieren door ophoging van de eerder toegezegde subsidiebedragen.

Versnelling van deze realisatie is echter met de huidige ambtelijke capaciteit niet mogelijk. Om die reden is de provincie bereid gevonden om de gemeente een extra subsidie te verlenen van € 100.730,-- om extra capaciteit in te huren. De provincie heeft toegezegd om nog eens € 83.347,28 bij te dragen voor de initiële extra beheerkosten.

De gemeente Almelo krijgt hiermee een koploperproject op het gebied van het onderdeel logistiek van het partnerschap Talking Traffic. Daarnaast kan met de geavanceerde techniek van de nieuwe leverancier ook een jaarlijkse besparing op CO2 uitstoot van naar schatting 2.000 à 3.400 ton worden gerealiseerd.

Beoogd effect

Een betere communicatie tussen VRI's onderling bevordert de doorstroming van het verkeer en leidt dus tot kortere reistijden, maar ook een reductie van uitstoot van CO2, fijnstof en geluid. Bovendien wordt het verkeer door een betere doorstroming veiliger.

Argumenten voor

1.1 Toepassing van deze technologie zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Almelose bedrijventerreinen die via de Ring ontsloten zijn op het nationale en regionale wegennet.

De verbetering van de bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen is in lijn met de opgave zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie om te zorgen voor betrouwbare aan- en afvoerroutes voor een optimale bereikbaarheid over de weg.

1.2 De technologie leidt tot een betere doorstroming van het (vracht)verkeer en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Betere doorstroming leidt tot kortere reistijden, minder verkeersonveiligheid en reductie van uitstoot van CO2, fijnstof en geluid. Voor vervoerders vermindert het brandstofgebruik van de vrachtauto's (ter indicatie: één keer stoppen van een vrachtwagen kost ongeveer één euro aan diesel).

1.3 De techniek werkt voor alle typen van vervoer.

De technologie heeft als doel 'multimodale netwerkoptimalisatie' en werkt voor alle typen vervoer (dus auto's, fietsen, openbaar vervoer, hulpdiensten en voetgangers). Het centrale coördinatiesysteem haalt niet alleen informatie uit de VRI's, maar ook van de op de weg rijdende voertuigen. Zo kan de coördinatie nauwkeuriger worden geregeld.

1.4 De voorrangverlening voor bussen en hulpdienstvoertuigen verbetert.

De 'Talking Traffic' technologie is al beschikbaar in ambulances en brandweerauto's. Bij de 27 VRI's kan deze straks optimaal worden gebruikt voor snelle en veilige doorstroming. Voor bussen blijft de bestaande techniek beschikbaar. Door de centrale coördinatie van de verkeerslichten zal de prioriteitsverlening in de praktijk ook voor bussen verbeteren.

1.5 Universiteit Twente gaat de effecten van de technologie onderzoeken.

Dat onderzoek gaat niet over de vraag of de techniek werkt, maar hoe groot de effecten daarvan zijn op de doorstroming op de routes van en naar de bedrijventerreinen. Tevens wordt onderzocht wat de effecten zijn voor het overige verkeer.

1.6 De toepassing wordt volledig gefinancierd door het Rijk en de provincie.

Het Rijk en de provincie hebben toegezegd subsidie te gaan toekennen voor toepassing van de nieuwe technologie op de hiervoor aangemelde VRI's, inclusief de meerkosten daarvan die realisatie voor eind 2019 met zich meebrengt.

1.7 De projecten in Almelo zijn niet alleen functioneel, maar ook technisch vooruitstrevend.

De verouderde coördinatiesystemen en regelprogramma's die nu aanwezig zijn, worden vervangen door een ultramodern geïntegreerd systeem dat niet alleen coördineert en regelt, maar ook weggebruikers informeert. In de communicatie tussen weggebruikers en VRI's is de privacy gewaarborgd conform de eisen van de AVG.

1.8 De gemeente Almelo bespaart met beide projecten ongeveer 2.000 tot 3.400 ton aan CO2 uitstoot per jaar

Op grond van modelberekeningen van een proefproject in de gemeente Helmond wordt de CO2 uitstoot door betere doorstroming geraamd op ongeveer 100 ton per jaar per kruispunt.

Kanttelingen

1.1 De subsidie voorziet niet in toepassing van de technologie in alle VRI's binnen Almelo.

De resterende VRI's kunnen naderhand vrij eenvoudig en tegen relatief lage kosten worden omgebouwd en aangesloten. Nieuwe VRI's, zoals bij de Vriezebrug, zijn daar direct geschikt voor. Het Rijk werkt aan een vervolgprogramma, waar de overige 18 VRI's in Almelo voor in aanmerking kunnen komen.

1.2 De nieuwe technologie leidt initieel tot extra beheerskosten.

Deze kosten zijn verdisconteerd in de nota kapitaalgoederen. Door de regionale samenwerking en het nieuwe centrale systeem, dat voor een deel zelflerend is, hoeven de VRI's echter minder 'bijgeregeld' te worden (bijvoorbeeld bij verandering van verkeersstromen). Voor de extra beheerskosten in de aanloophase (in 2020 en 2021) verleent de provincie een extra subsidiebijdrage van € 83.347,28.

Alternatieven

Het alternatief is geen gebruik te maken van deze technologie. Gelet op de voordelen die het gebruik van deze technologie met zich meebrengt en het feit dat de hieraan verbonden kosten geheel vergoed worden door subsidie, verdient dit niet de voorkeur.

Kosten, opbrengsten, dekking en preventief toezicht

De totale investeringskosten voor aanpassing van de 12 VRI's en de versnelling van de aanpassing van alle 27 VRI's bedragen € 858.413,-- (prijspeil 2019). Dit bedrag is inclusief stelposten, onderzoek UT, ambtelijke uren, inhuur, initiële extra beheerskosten en diverse kleine, noodzakelijk te verrichten aanpassingen. De gemeente Almelo brengt zelf een financieringswaarde van 2 nieuwe VRI's (Schuilenburgsingel/Groenplein (Intratuin) en Bleskolsingel/ Plesmanweg) in. Het betreft hier VRI's die voor 2018/2019 toch al vernieuwd dienden te worden omdat ze aan het einde van hun technische levensduur zijn.

De totale kosten van € 858.413,-- worden als volgt gedekt:

- € 738.413,-- d.m.v. subsidie van Rijk en provincie, toe te voegen aan het krediet verkeersregelinstallaties (372173 en 382166);
- € 120.000,-- uit het reguliere onderhoudsbudget voor vervanging van verouderde VRI's, zijnde het begrote bedrag voor de vervanging van de 2 voornoemde VRI's (zonder de nieuwe technologie).

Er is sprake van lastenuitzetting ten opzichte van de vastgestelde begroting voor 2019. Deze wordt gedekt door de subsidiëring en heeft dan ook geen invloed op het (financiële) herstel van het eigen vermogen van de gemeente. Bij het ambtelijk vooroverleg met de provincie is aangegeven dat ten aanzien van de goedkeuring van de te verlenen subsidie geen problemen worden verwacht. De formele toetsing vindt achteraf door hen plaats op basis van het door de raad vastgestelde verzamelbesluit en de daarbij behorende begrotingswijziging.

De nieuwe technologie leidt initieel tot extra beheerskosten bij de gemeente. Deze kosten kunnen deels gedekt worden door de lagere storingskosten als gevolg van het zelflerend systeem en lagere onderhoudskosten door standaardisering. Deze kosten (geraamd op € 22.800) worden opgevangen op de kostenplaats 'verkeerssystemen'. Deze extra beheerskosten staan los van de initiële extra beheerskosten i.v.m. toepassing van het geavanceerde systeem van de nieuwe leverancier. De initiële kosten (€ 83.347,28) worden gedekt door ophoging van het provinciale deel van de investeringssubsidie.

Uitvoering

Van de 15 VRI's uit het eerste project zijn er twee omgebouwd in 2018. Verder is in het kader van vervanging van VRI's in 2018 één VRI uit het tweede project alvast voorbereid. Het realiseren van het volledige systeem, inclusief ombouw van VRI's, kan in het najaar van 2019 worden afgerond. Daarmee voldoet de gemeente aan de harde voorwaarde van Rijk en provincie voor het toekennen van de extra subsidie. Het onderzoek van de UT wordt in het voorjaar van 2020 afgerond.

Bijlagen

n.v.t.

Procesinformatie

Intern overleg

De financiering van de werkzaamheden is afgestemd met team Financiën.

Afstemming met portefeuillehouder

Deze nota is afgestemd met de portefeuillehouder en hij is akkoord.

Directie-advies

B&W voorstel standaard

Communicatie over het besluit

Regulier.