

| Datum vergadering gemeenteraad | Voorstelnummer       |
|--------------------------------|----------------------|
| 20 september 2022              | D.117721<br>Z.041028 |

Voorstel ingebracht door B. Sielias  
Portefeuillehouder J.P. Neven  
Begrotingsprogramma en 19. Verkeer en Vervoer  
taakveld

**Onderwerp** **GVVP**

#### **Voorgesteld besluit**

1. Het Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP), bestaande uit de Mobiliteitsvisie 2022–2032 en het Uitvoeringsprogramma GVVP, vast te stellen, waarbij de volgende speerpunten centraal staan:
  - 1.1 Verkeersveiligheid (streven naar 0 verkeersslachtoffers)
  - 1.2 Bereikbaarheid (voorkomen dat verkeer onnodig oponthoud ondervindt)
  - 1.3 Duurzaamheid (stimuleren elektrisch rijden, faciliteren deelmobiliteit en stimuleren fietsgebruik)
  - 1.4 Fietsnetwerk (faciliteren opkomst e-bike en inzet op belangrijke verbindingen).
2. In te stemmen met de prioriteiten zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma en het bijbehorende financiële kader daarvan mee te nemen bij de behandeling van de begroting 2023.

#### **Samenvatting van het voorstel**

Het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP) Buren is toe aan actualisatie. Het vorige GVVP dateert uit 2005. Het GVVP beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is hoofdzakelijk gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. We maakten de concept-mobiliteitsvisie en het concept-uitvoeringsprogramma op basis van gesprekken met onze inwoners en stakeholders. Na de ter inzage legging van de stukken ontvingen we 20 zienswijzen. Hierop zijn de visie en het uitvoeringsprogramma op enkele onderdelen aangepast. De definitieve stukken leggen we nu voor aan u. We vragen u om in te stemmen met de stukken waarbij u ook de prioriteiten vast stelt voor de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma. Bij de vaststelling van de begroting 2023 vindt de integrale financiële afweging plaats.

### **HOOFDLIJNEN**

#### **1. Inleiding**

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is toe aan een actualisatie. Het vorige GVVP dateert uit 2005. Het GVVP bestaat uit een visie (Mobiliteitsvisie) en een uitvoeringsprogramma. Op 21 december 2021 besloten we de concept-mobiliteitsvisie en het concept GVVP ter inzage te leggen. We kregen 20 inspraakreacties op die stukken. We beoordeelden die reacties en verwerkten die beoordeling in de Nota beantwoording zienswijze. In die nota geven we aan hoe we om gingen met de zienswijzen. Dit leidde tot een beperkte aanpassing van de Mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma. We stellen u nu voor om de Mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma vast te stellen.

#### **2. Doel / meetbaar effect**

Met het GVVP willen we zorgen voor een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Dat werken we uit in 4 speerpunten:

- Verkeersveiligheid (sterven naar 0 verkeersslachtoffers).
- Bereikbaarheid (voorkomen dat verkeer onnodig oponthoud ondervindt).
- Duurzaamheid (stimuleren elektrisch rijden, faciliteren deelmobiliteit en stimuleren fietsgebruik).
- Fietsnetwerk (faciliteren opkomst e-bike en inzet op belangrijke verbindingen).

Met het uitvoeringsprogramma geven we een beeld van de uit te voeren werkzaamheden en de prioriteiten zoals we die daarin voorstellen. Als u instemt met die prioriteiten dan nemen we de financiële consequenties daarvan mee bij de voorstellen voor de begroting 2023.

### 3. Argumenten

#### 1.1.1 *We moeten de verkeersveiligheid verbeteren om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen naar 0.*

We willen het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente verlagen naar 0. Daarvoor moeten we de verkeersveiligheid in de gemeente verbeteren. Daarbij maken we een onderscheid in de volgende type maatregelen:

- Verlagen van de gereden snelheid binnen de bebouwde kom;
- Het landbouwverkeer stimuleren gebruik te maken van wegen waar de vormgeving, functie en het gebruik zijn toegerust;
- Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie;
- Inrichting van de 60-km-zones die past bij de toegestane snelheid
- Monitoring van de verkeerssituatie op de dijken om waar nodig maatregelen te kunnen treffen.

#### 1.2.1 *Een goede bereikbaarheid is nodig om er voor te zorgen dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt.*

We willen er voor zorgen dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt. Daarom zetten we in op een goede bereikbaarheid van alle bestemmingen binnen de gemeente voor alle vervoersmiddelen. We maken daarbij een onderscheid in de interne bereikbaarheid (bereikbaarheid binnen de gemeente Buren) en externe bereikbaarheid (bereikbaarheid van de gemeente Buren).

#### 1.3.1 *Ook op het gebied van vervoer willen we vorm en invulling geven aan onze duurzaamheidsambities.*

We streven naar duurzame mobiliteit. Daarom zetten we in op het stimuleren van elektrisch rijden, faciliteren we deelmobiliteit en stimuleren we fietsgebruik.

#### 1.4.1 *Een goed fietsennetwerk draagt bij aan veiligheid, gezondheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.*

Een goed fietsennetwerk is belangrijk om veilig te kunnen fietsen. De fiets is een duurzaam en gezond vervoermiddel. De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen. Daarom zetten we in op een goed fietsennetwerk. We willen de opkomst van de e-bike faciliteren en zetten we in op het realiseren en goed onderhouden van belangrijke verbindingen.

#### 2.1 *We hebben budget nodig om het uitvoeringsprogramma uit te kunnen voeren.*

Op dit moment is er geen budget gereserveerd voor de uitvoering van de verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. We vragen u nu in te stemmen met de prioriteiten in het uitvoeringsprogramma. Het daarbij horende financiële kader wordt meegenomen bij de behandeling van de begroting 2023.

We stellen voor om te kiezen voor de volgende prioriteiten:

Kortere termijn: 2022 – 2027

- Maatregelen binnen de 30-km zones en 60 km-zones (zonder relatie met woningbouw)  
Deze maatregelen zijn verhoudingsgewijs goedkoper en leveren snel effect op. Ook kunnen we daarmee aansluiten op subsidiemogelijkheden.
- De brug bij het Lingemeer  
Fietsers op de brug bij het Lingemeer hebben geen aparte rijbaanafscheiding. Neder Betuwe liet een onderzoek doen naar de maatregelen die ze kunnen treffen om de

verkeerveiligheid van fietsers op die brug te vergroten. We kunnen nu verder met dat plan en kunnen ook subsidie aanvragen bij de provincie.

- Extra onderzoeken om te bepalen welke maatregelen nodig zijn voor de lange termijn. Voor een aantal maatregelen geldt dat er eerst aanvullend onderzoek nodig is. We stellen voor die onderzoeken op korte termijn uit te voeren. De uitkomsten van de onderzoeken kunnen we dan gebruiken om in beeld te brengen welke maatregelen we op lange termijn uit moeten voeren en wat de werkelijke kosten daarvoor zijn.

#### Langere termijn 2028 – 2032

- Maatregelen die we in relatie met toekomstige woningbouw kunnen uitvoeren. Een aantal maatregelen kunnen we uitvoeren in relatie met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties in de kernen.
- Maatregelen naar aanleiding van de op korte termijn uitgevoerde onderzoeken. Voor een aantal maatregelen geldt dat er eerst aanvullend onderzoek nodig is. We stellen voor die onderzoeken op korte termijn uit te voeren. De uitkomsten van de onderzoeken kunnen we dan gebruiken om in beeld te brengen welke maatregelen we op lange termijn uit moeten voeren en wat de werkelijke kosten daarvoor zijn.
- Grote maatregelen. Deze vragen om meer investeringen en willen we aan laten sluiten op de beheerprogramma's. Voor een aantal maatregelen geldt dat het logisch is die in combinatie met wegbeheer uit te voeren. Op die manier maken we geen dubbele kosten voor de uitvoering van die maatregelen. Daarom stellen we voor de maatregelen die nu nog niet in combinatie met wegbeheer uit te voeren op de langere termijn uit te voeren.

In het uitvoeringsprogramma benoemen we ook doorlopende activiteiten. Dat zijn activiteiten waar we al budget beschikbaar voor hebben.

#### 2.2 *We moeten maatregelen benoemen om subsidie aan te kunnen vragen en om kosten te kunnen verhalen.*

In de Ontwerp-Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is voor de gemeente Buren een plafondbedrag van €296.600,-- opgenomen (bijlage 2 van de regeling). De rijksbijdrage bedraagt ten hoogste 50% van de kosten en moet voor 1 oktober 2022 zijn ingediend. Als we gebruik willen maken van die regeling, is het van belang dat we ook een uitvoeringsprogramma vaststellen.

Daarnaast hebben we ook in het kader van het kostenverhaal een lijst van maatregelen nodig op basis waarvan we bij nieuwe ontwikkelingen kosten in rekening kunnen brengen. Een duidelijk overzicht van maatregelen en de daarbij behorende kosten is daarbij van belang.

### 4. Kanttekeningen

- 1.1 De vaststelling van het GVVP kan te hoge verwachtingen wekken dat we alle maatregelen gaan realiseren. Het GVVP bestaat uit een visie en een uitvoeringsprogramma. Hierin staan verschillende doelstellingen die we willen bereiken en maatregelen die we willen uitvoeren. Uiteraard is het daarbij van belang dat hiervoor ook budget beschikbaar wordt gesteld. Of dat daadwerkelijk beschikbaar komt weten we pas bij de vaststelling van de begroting 2023.

#### 2.1 *We kunnen voor een aantal maatregelen nog geen kostenraming maken.*

We namen in het voorstel een kostenoverzicht op. Dat deden we op basis van een zo goed mogelijke inschatting van die kosten. Hiervoor zijn de volgende aandachtspunten:

- Voor een deel van de maatregelen zijn geen aanvullende kosten opgenomen. Dit zijn maatregelen die geen extra kosten met zich meebrengen (zoals lobby) of waarvan de kosten worden gedekt vanuit andere budgetten.
- Enkele maatregelen betreffen alleen de kosten van onderzoek of zijn de kosten op basis van onderzoek nader te bepalen, dit is ook aangegeven.

- Waar het om realisatiekosten gaat is dit exclusief aanvullende kosten zoals: planvoorbereidingskosten, bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen, vastgoedkosten, inhuurkosten van een projectleider, kosten voor kabels en leidingen, VAT-kosten voorbereiding, advisering, toezicht) en dergelijke. De realisatiekosten zijn bepaald met behulp van Kostenkengetallen Menukaart Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (2020-2021) van het Kennisnetwerk SPV. Infrastructurele maatregelen zijn kostbaar. De realisatiekosten van bijvoorbeeld een plateau of drempel zijn € 10.000,- tot € 40.000,-, een kruispunt met verkeerslichten of een rotonde € 500.000,- tot € 1.000.000,- en van een fietstunnel €3.000.000,- of meer.
- Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering zoals subsidie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsstimulering lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.
- In de Ontwerp-Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is voor de gemeente Buren een plafondbedrag van €296.600,- opgenomen (bijlage 2 van de regeling). De rijksbijdrage bedraagt ten hoogste 50% van de kosten en moet voor 1 oktober 2022 zijn ingediend.
- Naast geld kost de uitvoering van maatregelen ook tijd en personele capaciteit.

## TOELICHTING EN UITVOERING

### 5. Financiën

Met het uitvoeringsplan krijgt u een indicatie van de daarbij behorende maatregelen en kosten. Het totaal van de huidige kostenindicaties in het GVVP is € 3.895.000,-, waarvan:

| Thema              | Korte termijn |           | Lange termijn |           | Totaal      |
|--------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|-------------|
|                    | realisatie    | onderzoek | Realisatie    | Onderzoek |             |
| Verkeersveiligheid | € 480.000     | € 115.000 | € 250.000     |           | € 845.000   |
| Bereikbaarheid     | 0             | € 35.000  | 0             |           | € 35.000    |
| Duurzaamheid       |               |           |               |           |             |
| Fietsnetwerk       | € 200.000     | € 15.000  | € 2.800.000   |           | € 3.015.000 |
| Totaal             |               |           |               |           | € 3.895.000 |

Op dit moment is er nog geen planning wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd. De planning kan beïnvloed worden door (nieuwe) subsidiemogelijkheden. Om toch een indicatie te kunnen geven van de benodigde jaarlijkse lasten in de vorm van kapitaallasten is op basis van de volgende uitgangspunten een berekening gemaakt:

- voor alle investeringen wordt gerekend met 20% VAT-kosten (voorbereiding, advisering en toezicht). Bovenstaande tabel laat alleen de realisatiekosten van het werk zien;
- voor de maatregelen voor de lange termijn moet rekening gehouden worden met bijkomende kosten. Deze zijn vooralsnog op p.m. gezet. Het gaat hierbij om kosten voor het doen van grondaankopen, bestemmingsplanwijzigingen en bijvoorbeeld kosten voor kabels en leidingen. Deze kosten worden pas duidelijk nadat de onderzoeken vanuit de korte termijn zijn uitgevoerd.
- maatregelen voor de korte termijn vinden gelijk over de jaren verdeeld plaats in het 2e (2023) en 4e jaar (2025);
- maatregelen voor de lange termijn vinden gelijk over de jaren verdeeld plaats in het 6e , 8e , 10e en 11e jaar;
- de afschrijvingen vinden plaats vanaf het begin van het boekjaar volgend op het jaar van ingebruikname;
- de kosten voor onderzoek vinden voor de korte termijn plaats in het 2e jaar (2023) en 3e jaar;
- de kosten van onderzoek worden in 5 jaar afgeschreven. Indien het onderzoek niet direct te relateren is aan de toekomstige investering of de investering niet wordt uitgevoerd moeten de onderzoekslasten éénmalig ten laste van de exploitatie worden gebracht;
- het gehanteerde prijspeil is 1 januari 2020; - de gehanteerde afschrijvingstermijn is voor de maatregelen is voor de korte en lange termijn maatregelen 15 jaar (gebaseerd op de reconstructies van wegen) en voor het fietsnetwerk op 20 jaar (gebaseerd op de aanleg van fietspaden); er is conform de begroting 2022 geen rekening gehouden met rente - we ontvangen voor de investeringen 50% subsidie (cofinanciering) van het rijk tot een maximum van € 296.600 via de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022- 2023.

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de volgende kapitaallasten

| Jaar | Investing | Vat kosten | Overig | Subsidie | Onderzoek | Kapitaallast |
|------|-----------|------------|--------|----------|-----------|--------------|
| 2022 |           |            |        |          |           |              |
| 2023 | 340.000   | 68.000     |        | -170.000 | 82.500    | -            |
| 2024 |           |            |        |          | 82.500    | 32.367       |
| 2025 | 340.000   | 68.000     |        | -126.600 |           | 48.867       |
| 2026 |           |            |        |          |           | 67.627       |
| 2027 | 762.500   | 152.500    | p.m.   |          |           | 67.627       |
| 2028 |           |            |        |          |           | 114.627      |
| 2029 | 762.500   | 152.500    | p.m.   |          |           | 98.127       |
| 2030 |           |            |        |          |           | 128.627      |
| 2031 | 762.500   | 152.500    | p.m.   |          |           | 128.627      |
| 2032 | 762.500   | 152.500    | p.m.   |          |           | 175.627      |
| 2033 |           |            |        |          |           | 222.627      |
| 2034 |           |            |        |          |           | 222.627      |
| 2035 |           |            |        |          |           | 222.627      |
| 2036 |           |            |        |          |           | 222.627      |
| 2037 |           |            |        |          |           | 222.627      |
| 2038 |           |            |        |          |           | 206.760      |
| 2039 |           |            |        |          |           | 206.760      |
| 2040 |           |            |        |          |           | 206.760      |

Conclusies op basis van bovenstaande aannames:

- in 2022 en 2023 hebben we nog geen lasten;
- de structurele kapitaallasten tot 2028 liggen tussen € 32.500 en € 115.000;
- de structurele kapitaallasten na de gehele investering zijn bijna € 223.000.

Zoals eerder aangegeven is er geen budget beschikbaar in de begroting 2022-2025. In de begroting 2023 zal het uitvoeringsplan GVVP opgevoerd worden met een financieel kader. Bij de begroting 2023 vindt in de raad een integrale afweging plaats en wordt duidelijk welk financieel kader voor het GVVP beschikbaar komt.

Er is gekeken in hoeverre de bestemmingsreserve omgevingsgerichte uitgave en bovenplanse verevening middelen bevat, die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering van het GVVP. Er is bijna € 100.000 gereserveerd voor omgevingsgerichte uitgaven. In hoeverre dit ingezet kan worden voor het GVVP, waarbij het gaat om bovenwijkse voorzieningen is nog niet duidelijk. De reserve is gevoed vanuit marktpartijen en particulieren die een ruimtelijke ontwikkeling hebben gerealiseerd. Zij betaalden een bijdrage conform de nota kostenverhaal.

## 6. Communicatie

Het vastgestelde GVVP publiceren we op de gebruikelijke wijze.

## 7. Uitvoering en planning

Als u instemt met het GVVP, maken we op basis van de gestelde prioriteiten een kostenraming die we meenemen in het proces om te komen tot de begroting 2023.

Bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling informeren we de raad over de voortgang van het uitvoeringsprogramma.

## 8. Participatie

We gebruikten e-spraak (digitale inspraak) en de verkeerstafels in het kader van de Omgevingsvisie om de input van onze inwoners te krijgen. Daarnaast spraken we op 28 april 2021 met de gemeenteraad over de doelstellingen van het GVVP. Op 14 juli 2021 hielden we een

stakeholdersbijeenkomst waarin we met onder andere dorpsorganisatie en veilig verkeer Nederland spraken over de concept-visie en de verkeersknelpunten. Van 5 januari tot en met 16 februari legden we de stukken ter inzage. We ontvingen 20 zienswijzen. De mensen die een zienswijze indienden, ontvingen van ons de zienswijzenota.

## **9. Duurzaamheid**

We namen duurzaamheid op als een van de speerpunten van het GVVP.

### **Bijlagen:**

Bijlage 1. Mobiliteitsvisie

Bijlage 2. Uitvoeringsprogramma GVVP

Achtergrondinformatie: Verkenningsfase GVVP gemeente Buren

Achtergrondinformatie: Resultaten e-spraak Buren

Achtergrondinformatie: Nota van beantwoording zienswijzen

### **Inlichtingen bij:**

|        |            |
|--------|------------|
| Naam   | B. Sielias |
| Domein | Ruimte     |