Vooruitblik Mobiliteitsvisie gemeente Hattem

Het mobiliteitsbeleid in de gemeente Hattem ‘hangt’ momenteel voor een groot deel aan het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) uit 2018. Een functioneel document waarin de uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer beschreven staan. Het bevat duidelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid & toegankelijkheid, duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Uit het GVVP volgde het uitvoeringsprogramma waarin de projecten en opgaven voor de periode 2019 – 2023 volgden. Ook voor de komende jaren kan geput worden uit hetgeen staat in het GVVP. Op diverse gebieden zijn nog voldoende locaties en thema’s die verbeterd kunnen worden. Het gaat dan met name om ‘klassiek’ verkeerskundige onderwerpen waarmee de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, parkeersituatie en fietsvoorzieningen verbeterd worden.

Waarom?

Hoewel in het GVVP naast de ‘klassiek’ verkeerskundige onderwerpen als bereikbaarheid en verkeersveiligheid ook enige aandacht wordt besteed aan de komst van de omgevingswet, elektrisch rijden, deelauto’s en leefbaarheidsaspecten, wordt duidelijk dat het GVVP niet op alle mobiliteit-gerelateerde onderwerpen voldoende handvatten (meer) geeft.

Als concrete voorbeelden kunnen we de ontwikkeling van ’t Veen nemen. In 2018 stond de ontwikkeling van ’t Veen nog in de planfase, inmiddels zijn de eerste woningen opgeleverd en wordt de invulling van het gebied steeds meer duidelijk. Daarbij komen ook keuzes op het gebied van duurzame mobiliteit, anders kijken naar parkeren en deelmobiliteit naar voren. Hattem heeft in de tussentijd een laadvisie opgesteld en de gemeente doet mee in de concessie voor Gelderland en Overijssel voor het plaatsen van elektrische laadpalen. Het aantal laadpalen in de gemeente breid de laatste jaren flink uit en we zien ook dat de eerste deelauto’s worden gebruikt in Hattem.

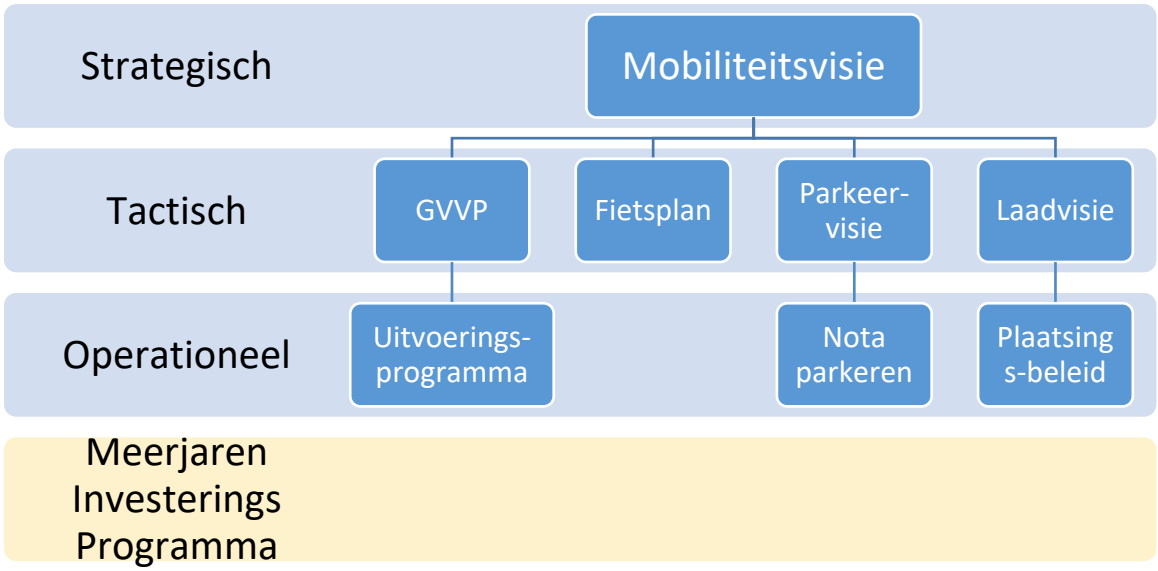
Daarnaast merken we ook steeds meer de gevolgen van de woningbouwopgave waar bij de inbreidingsprojecten het parkeren een terugkerend onderwerp is. Ook de keerzijde van het succes van de fiets wordt ervaren, bijvoorbeeld in de binnenstad waar meer fietsen gestald worden. Dit zijn een aantal voorbeelden van thema’s die zorgen voor een steeds verder toenemende druk op de openbare ruimte.

Hoe binnen de gemeente Hattem met dit soort thema’s en ontwikkelingen omgegaan moet worden is momenteel niet beschreven. De verbinding tussen dergelijke thema’s en de verhouding met andere beleidsterreinen heeft geen plek in het GVVP of de nota parkeernormen. Daarbij blikt het GVVP beperkt vooruit naar de toekomst, waarin dit soort vragen een steeds grotere impact zullen krijgen. Het is wenselijk om te beschrijven hoe in Hattem omgegaan moet worden met parkeren bij inbreidingsprojecten en hoe parkeervraagstukken in verhouding dienen te staan tot gebruik van de openbare ruimte. En welke positie alternatieve, nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelmobiliteit) in Hattem krijgen. Of welke mobiliteitsbewegingen wenselijk zijn in en om de binnenstad en op welke wijze parkeren daar gefaciliteerd moet worden.

Hoe?

Daarom wordt voorgesteld om in 2024 te gaan werken aan een visie op het gebied van mobiliteit, aansluitend op de omgevingsvisie. In deze mobiliteitsvisie worden de thema's geduid, richting gegeven aan het thema en de rol van de gemeente Hattem daarin op hoofdlijnen geduid. De uitwerking van de thema's volgt in beleidsdocumenten, het GVVP (voor de 'klassiek' verkeerskundige aspecten) en de laadvisie zijn daarvan twee voorbeelden.

Gericht op het parkeren kan, opvolgend op de mobiliteitsvisie een nieuw parkeerbeleid worden opgesteld. In dat document zal de richting die wordt gegeven in de mobiliteitsvisie uitgewerkt worden tot concrete afspraken en maatregelen op het gebied van parkeren. Als hulpdocument kan daarbij voorzien worden in een vernieuwde nota parkeernormen. Ook een fietsplan is een voorbeelden van een thematische beleidsdocument dat onder de paraplu van een mobiliteitsvisie valt.



De structuur aan beleids- en uitvoeringsdocumenten kan er op termijn, globaal als hierboven uit gaan zien. De mobiliteitsvisie heeft de plek van het strategisch visie-document waarin vooruit wordt gekeken naar de lange termijn. Op de tweede stap, het tactische niveau gaat het om de middellange termijn. In deze stap wordt de verbinding gemaakt tussen visie en uitvoering. Dus hoe gaan we de ambities in de visie vormgeven, welke maatregelen horen daarbij en wat zijn we daarvoor nodig. De daadwerkelijke uitvoering is het operationele niveau. Dit is de korte termijnplanning van maatregelen, vergelijkbaar met uitvoeringsprogramma GVVP. Hierin staat wat we wanneer gaan uitvoeren.

Onderaan in het structuurschema is het Meerjaren Investerings Programma (MIP) opgenomen. Hierin wordt namelijk jaarlijks opgenomen welke investeringen in bestaand en nieuw beleid de eerstvolgende jaren worden gedaan. Het MIP is

daarmee een belangrijke basis voor de totstandkoming en realisatie van het beleid op het gebied van mobiliteit.