

Opinienota

Zaaknummer: /

Auteur	: P. van der Horst
Domein	: Ruimte
Team	: Civiele techniek
E-mail	: Paul.vanderhorst@gemeentemaashorst.nl
Port.	: H. van den Broek

Aan de leden van de raadscommissie Ruimte, economie en financiën van Maashorst.

Onderwerp

Opinienota Beleidsprogramma Mobiliteit

Mening geven over

De richting van Beleidsprogramma Mobiliteit

Inleiding

Er wordt gewerkt aan het Beleidsprogramma Mobiliteit.

In het beleidsprogramma formuleren we een nieuwe visie voor mobiliteit in de gemeente Maashorst tot 2035, met een doorkijk naar 2050.

Tot nu toe hebben we al een aantal stappen doorlopen. We hebben onder andere een participatieproces doorlopen om bij bewoners en belanghebbenden uitgangspunten op te halen. Ook hebben we de ambities uit onder andere de Omgevingsvisie, bestuursakkoord en provinciale plannen verzameld. Dit is vervolgens vertaald naar de scenario in deze opinienota. We sluiten dus aan bij de Omgevingsvisie.

De ambitie is een duurzaam en veilig mobiliteitsnetwerk door het toepassen van onder andere het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-as-a-service, Personenauto), inzetten op de BRT (*Bus Rapid Transit*) en ander ruimtegebruik.

Nu alle relevante uitgangspunten zijn opgehaald is het tijd om een richting te bepalen. Hoe willen we uitvoering geven aan de ambities in het Beleidsprogramma Mobiliteit?

Met deze opinienota willen we de raad vragen om richting te geven aan de uitwerking van het Beleidsprogramma Mobiliteit. Zo kan de raad op tijd meepraten en meedenken over het Beleidsprogramma Mobiliteit.

Dat kan door te kiezen voor een van de drie scenario's: 1. Start 2. Stimuleren 3. Reguleren.

Kernboodschap

De richting bepalen voor de uitwerking van Beleidsprogramma Mobiliteit

Oplossingsrichtingen/Keuzemogelijkheden/Toelichting

In deze opinienota leggen wij u drie keuzemogelijkheden voor. Om de ambities te halen zijn er drie mogelijkheden. Deze zijn start, stimuleren of reguleren. De drie mogelijkheden worden toegelicht. De mogelijkheden staan per gebied volledig uitgewerkt in bijlage 1.

Vooraf is het goed om te weten dat uw keuze niet betekent dat we de andere opties helemaal niet meenemen. Bijvoorbeeld: U kiest voor stimuleren. In nieuwbouwontwikkelingen kunnen we dan toch inzetten op stimulering én regulering. Dat heeft ermee te maken dat de openbare ruimte die we inrichten decennia mee gaat en we de mogelijkheid hebben om de openbare ruimte helemaal in te richten. Zo kunnen we in nieuwbouwontwikkelingen direct aan de ambities voldoen.

Kiest u voor reguleren? Dan zullen we bijvoorbeeld nog wel gebruik blijven maken van de landelijke en provinciale gedragscampagnes die beschikbaar zijn.

1. Start

In het scenario start gaan we het huidige beleid en ambities voor mobiliteit implementeren, in aansluiting op omgevingsvisie. We zorgen voor een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving.

Dit betekent dat we het STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobility-as-a-service, personenauto) gaan gebruiken.

Dit betekent bijvoorbeeld dat in woongebieden meer ruimte komt voor voetgangers fiets, water en groen. Daarmee komt er minder ruimte voor auto's.

Daarnaast blijft in de centrumgebieden bereikbaarheid belangrijk. Ook hier gaan voetgangers en fietsers voorop maar gaan we niet inzetten op grote veranderingen in de openbare ruimte.

Als laatste geven we aandacht aan goede loop- en fietsroutes bij schoolomgevingen.

De consequentie van dit scenario is tweevoud. Als eerste is het draagvlak voor dit scenario waarschijnlijk het grootst. Burgers worden namelijk gestimuleerd om zich anders te verplaatsen maar worden tot niks verplicht. Ten tweede betekent dit scenario dat de ambities langzaam of laat worden gehaald. Gedrag laat zich namelijk lastig veranderen. Zonder regulering is het lastig om burgers te bewegen tot duurzaam mobiliteitsgedrag zoals lopen en fietsen. Daarnaast gaat openbare ruimte decennia mee. Gaan we bij een herinrichting alleen deelauto's aanbieden zonder daarbij het parkeren te reguleren dan lopen we de komende jaren veel kansen mis die we pas na veertig jaar opnieuw krijgen.

2. Stimuleren

In het scenario stimuleren gaan we extra inzetten op de mobiliteitstransitie door middel van 'zachte maatregelen' ten opzichte van bestaand beleid. Hiermee dragen we bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen.

Ook in dit scenario gaan we uit van het STOMP principe. Daarnaast gaan we meer deelauto's en hub toevoegen in woongebieden en het gebruik hiervan stimuleren met door middel van campagnes.

In centrumgebieden blijven we, net als in het scenario start, inzetten op bereikbaarheid maar willen we op de langere termijn werken aan meer regulering.

Ook in schoolomgevingen gaan we naast goede loop- en fietsroutes met gedragscampagnes inzetten op het stimuleren van lopen of fietsen naar school.

De consequentie van dit scenario is tweevoud. Het draagvlak voor dit scenario is waarschijnlijk gemiddeld. Voor de stimuleringsmaatregelen is draagvlak, voor het reguleren minder. Met een communicatie- en participatiestrategie kunnen we het draagvlak voor reguleringsmaatregelen verhogen. De tijd die nodig is om de ambities te halen is in dit scenario ook gemiddeld. Net zoals bij het



vorige scenario is gedragsverandering lastig te realiseren met alleen stimulering. Doordat we hier op regulering terug kunnen vallen is het dan alsnog mogelijk om te versnellen waar nodig.

3. Reguleren

In het scenario reguleren zetten we in op het maximaal haalbare. Dat betekent dat we innovatief en sturend beleid gaan voeren. Met een 'harde aanpak' en regulering zijn er meer instrumenten om invloed uit te oefenen en resultaat te behalen.

In dit scenario gaan we autoverkeer in woongebieden actief terugdringen door bijvoorbeeld het versmallen van rijbanen en nog meer ruimte te maken voor groen en water dan in de andere scenario's. Ook gaan we inzetten op (strengere) parkeerregulering in zowel woongebieden als in het centrumgebied. Ook gaan we dan in het centrumgebied het parkeerareaal terugbrengen om meer ruimte te maken voor groen, water en klimaatadaptatie. Hiervoor gaan we dan goed bruikbare alternatieven opzetten. Bijvoorbeeld goede park-and-ride mogelijkheden. De bereikbaarheid van het centrum zal hierbij dus op niveau blijven.

Ook in schoolgebieden gaan we actief reguleren. Door bijvoorbeeld bij scholen straten af te sluiten voor (niet noodzakelijk) gemotoriseerd verkeer tijdens breng- en haalmomenten.

De consequentie van dit scenario is tweevoud. Het draagvlak voor dit scenario is waarschijnlijk het laagste. Hier zullen we dus ook in moeten zetten op een communicatie- en participatiestrategie. Dit scenario betekent wel dat de ambities het snelste gehaald kunnen worden. Door te gaan reguleren kunnen we sneller gedragsverandering te weeg brengen. Dit kan dan bijvoorbeeld door het aanbieden van deelfietsen en -auto's en daarnaast het parkeergebied te reguleren.

Vervolg

Als de commissie input heeft geleverd gaan we het Beleidsprogramma Mobiliteit verder uitwerken. Als het Beleidsprogramma af is wordt het door het College van Burgemeester en Wethouders vrijgegeven en zes weken ter inzage gelegd. Er volgt dan ook een raadsinformatieavond over het Beleidsprogramma Mobiliteit. Daarna wordt het Beleidsprogramma Mobiliteit vastgesteld door de gemeenteraad.

Bijlagen

1. Afwegingstabel scenario's

Maashorst, 23 juli 2024

Paul van der Horst,
Beleidsadviseur Mobiliteit