

Riedsútstel

Ried	: 20 juni 2024
Agindapunt	: 15
Status	: Besluitvormend
Program	: Programma 2. Wegen en Infrastructuur
Eardere behandeling	: N.v.t.
Portefúljehâlder	: Mevr. T. Willemsma
Amtner	: Dhr. J. Meirink
Taheakke	: 1. Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel 2. Reactienota op zienwijzen GMP
Saak- en stiknûmer	: Z2023-02278 / S2024-09217

Underwerp

Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma

Wy stelle jo foar te besluten om:

1. In te stemmen met de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel;
2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 1.095.000,- voor de uitvoering van de specifieke maatregelen voor de periode van 2024-2028; de structurele kapitaallasten hiervan bij volledige benutting zijn € 50.200,- voor een periode van 30 jaar.
3. Voor de periode 2025-2028: 4x een investeringsbudget voor incidentele verkeersmaatregelen van € 50.000,-. De structurele kapitaallasten per krediet bedragen € 2.300 per jaar gedurende 30 jaar.
4. Voor de niet infrastructurele maatregelen voor de periode 2025-2027 een jaarlijks incidenteel budget van € 55.000,- beschikbaar te stellen. Conform de bestendige gedragslijn voor incidentele lasten hiervoor vanuit de Algemene reserve voor de periode 2025-2028 eveneens een bijdrage van € 55.000,- beschikbaar te stellen.

Koarte gearfetting

Het hoofddoel van het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Dit is overigens een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers en beheerders van de infrastructuur. De gemeente Tytsjerksteradiel kenmerkt zich door een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. We zetten volop in op behoud daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit is ook een doorvertaling van de aspecten uit de Omgevingsvisie van Tytsjerksteradiel en de Regionale Mobiliteitsvisie 'Ferbining'.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Daarbij speelt ook gezondheid van de inwoners een belangrijke rol. De bereikbaarheid voor het autoverkeer is binnen de gemeente relatief goed op orde. We zetten de komende periode met name in op de verbetering van verkeersveiligheid waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers extra aandacht krijgen. Ook stimuleren we lopen, fietsen en het openbaar vervoer en de

combinatie van verschillende vervoersmiddelen. Dit doen we om onze inwoners te verleiden om minder gebruik te maken van de auto. Dit heeft niet alleen maar een positief effect op de duurzaamheid maar heeft ook een positieve invloed op de gezondheid en de verblijfskwaliteit van onze inwoners.

Foech ried/kolleezje

De raad heeft vooraf met het vaststellen van de beleidskeuzenotitie bepaald welke kaders en uitgangspunten gelden voor het op te stellen mobiliteitsprogramma. Begin dit jaar heeft de raad het ontwerpplan vrijgegeven voor inspraak en de verantwoordelijkheid voor vaststellen van het definitieve mobiliteitsprogramma ligt met dit voorstel eveneens bij de raad. Het college draagt zorg voor de uitvoering van (de voorgestelde maatregelen uit) het mobiliteitsprogramma.

Ynlieding

Bij de uitwerking van het mobiliteitsplan hebben de bestaande landelijke, provinciale en regionale beleidskaders de basis gevormd. Maar ook in het coalitieprogramma van de gemeente Tytsjerksteradiel zijn voor diverse thema's de ambities vastgelegd. Dit geldt ook voor verkeer, vervoer en waterstaat. De hoofddoelstelling op dit thema is "een gezonde omgeving waar bereikbaarheid en mobiliteit hand in hand gaan". Dit sluit naadloos aan bij de hoofddoelstellingen uit de regionale mobiliteitsvisie en het provinciale equivalent daarvan. Van modaliteit naar mobiliteit behelst dat het makkelijk moet zijn om van het ene vervoermiddel over te stappen op het andere. Uit deze algemene doelstellingen zijn in het coalitieakkoord de volgende speerpunten opgenomen:

- Verdere uitwerking en uitvoering van de mobiliteitsvisie ANNO.
- Aanleg van fietssnelwegen (Leeuwarden - Burgum - Drachten en Burgum - Dokkum).
- Bevorderen van gezonde mobiliteit (van snelverkeer naar langzaam verkeer).
- Laadpunten voor elektrisch verkeer (fiets, auto, boot en vrachtwagen) bevorderen.
- Kansen verzilveren van de verschuiving van vrachtvervoer over de weg naar vrachtvervoer over het water.
- Veiligheid van schoolfietsroutes goed op peil brengen en houden.
- Behoud van busvervoer in regio en aandringen op combinatievervoer (fiets meenemen).
- Jobinder is en blijft onze regionaal doelgroepenvervoerder / opstapper.
- Bij het opwaarderen van de vaarroute Lemmer – Delfzijl, moet er een goede verbinding tussen Eastermar – Jistrum blijven.
- Wij blijven actief met verkeersveiligheidseducatie.

De bovengenoemde kaders vormen de basis van het mobiliteitsprogramma dat u nu wordt voorgelegd. Daarnaast zijn belangrijkste boodschappen die bij de sessie met de gemeenteraad zijn meegegeven, meegenomen bij de uitwerking. Te weten:

- Verkeersveiligheid is ontzettend belangrijk maar moet ook afgewogen worden tegen andere belangen;
- Bereikbaarheid met het openbaar moet op peil blijven;
- Gedrag en de handhaving zijn belangrijke aspecten die zijn aangehaald. Er wordt veel geklaagd binnen de gemeente over te hoge snelheden van het verkeer. Niet alles kan met infrastructuur worden opgelost en ook gedragsverandering van

verkeersdeelnemers is daarbij noodzakelijk. Handhaving is daarbij ook een belangrijk aandachtspunt;

- De snelheid van het autoverkeer mag omlaag om de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren (bijvoorbeeld van 50 km/uur naar 30 km/uur);
- De fiets moet de hoogste prioriteit krijgen als vervoerswijze;
 - Het Mobiliteitsplan moet concreet en uitvoerbaar worden, zonder onnodig 'dure fratsen'. Dat past bij de gemeente Tytsjerksteradiel.

Histoarje

Vorig jaar is een traject ingezet om te komen tot nieuw beleid op het gebied van verkeer en mobiliteit. Dit is gedaan aan de hand van een startnotitie die destijds met de raad is gedeeld.

Het stappenplan (zie ook blz. 2 mobiliteitsplan) dat vooraf is opgesteld, zag er als volgt uit:

- Startnotitie;
- Evaluatie en inventarisatie;
- Participatiefase met inwoners en belangenorganisaties;
- Maken beleidskeuzes,
- Opstellen ontwerp mobiliteitsplan;
- Tervisielegging ontwerp mobiliteitsplan;
- **Bestuurlijke besluitvorming mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel.**

Te berikken effekt

Met het vaststellen van een nieuw mobiliteitsprogramma wordt voor de komende 10 jaar een heldere koers aangegeven wat betreft de visie en de treffen concrete maatregelen.

Argumenten

1. *Het Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel sluit aan bij landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), het Friese Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) en de ANNO Mobiliteitsvisie "Ferbining".*

Bij de uitwerking van het mobiliteitsplan hebben de bestaande landelijke, provinciale en regionale beleidskaders de basis gevormd. Vanuit het Rijk is de Landelijke Mobiliteitsvisie 2050 en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) voor de lange en kortere termijn het relevante kader. In het ontwerp-mobiliteitsplan staat beschreven wat hiermee wordt beoogd. Datzelfde geldt op provinciaal niveau voor het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) dat een uitwerking is van het Provinciale Omgevingsplan op het gebied van mobiliteit. In het RMP zijn per programmaliijn doelen en maatregelen geformuleerd voor de periode tot 2040. Tot slot heeft de ANNO-regio (noordoost Fryslân) 3 jaar terug de mobiliteitsvisie "Ferbining" opgesteld, die door de afzonderlijke gemeenten is vastgesteld. Deze visie kent ook een horizon van 2040 en voor die periode zijn de ambities beschreven en voor de korte termijn een aantal concrete opgaven geformuleerd. Ook zijn de ambities uit het coalitieprogramma betrokken bij de uitwerking.

2. *Het uitvoeringsprogramma geeft aan met welke concrete maatregelen de doelstellingen met betrekking tot verkeer(sveiligheid) en mobiliteit kunnen worden gediend;*

Het opgestelde uitvoeringsprogramma dat in hoofdstuk 5 staat beschreven en aan het eind daarvan wordt samengevat, geeft aan op welke zaken we ons willen richten. De beleidsuitgangspunten zijn vertaald naar concrete maatregelen die de komende jaren worden uitgevoerd. Een deel van de maatregelen wordt daarbij samen met de omgeving

nog nader uitgewerkt. Belangrijk is ook dat we de maatregelen uitvoeren in combinatie met gepland wegonderhoud als dat mogelijk is. Ook willen we maximaal gebruik maken van de beschikbare subsidiemogelijkheden van de landelijke en provinciale overheid. De maatregelen richten zich onder andere op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het optimaliseren van de infrastructuur voor fietsers. We kunnen echter niet alle knelpunten oplossen met aanpassingen aan de infrastructuur. Daarom zetten we ons ook in om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden en te handhaven op de plekken waar dit nodig is.

Het uitvoeringsprogramma is in de volgende categorieën verdeeld:

- verkeersveiligheid en infrastructuur
- leefbaarheid
- verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving
- landbouwverkeer
- duurzaamheid
- wandelen en toegankelijkheid
- werkbudget voor kleinere verbetermaatregelen in dorpen en wijken

Onder de kopje “finânsjes” staat per categorie beschreven welke investeringen met deze maatregelen zijn gemoeid.

Alternativen

Een minder hoog ambitieniveau betekent minder maatregelen en lagere kosten.

Kanttakenings/risiko's

De hieronder gepresenteerde kosten zijn ruwe ramingen. Uiteraard kunnen er in de loop van de jaren kostenstijgingen optreden.

Daarnaast kan de beschikbare capaciteit een beperkende invloed zijn op de uitvoering.

Finânsjes

Vanuit het vorige mobiliteitsplan zijn geen structurele budgetten beschikbaar die als dekking kunnen worden gebruikt voor het nieuwe mobiliteitsplan. Daarom wordt in dit voorstel een nieuw financieringsvoorstel uitgewerkt.

Voor deze besluitvorming zijn de projecten, met de informatie die op dit moment beschikbaar is, op kosten gezet. In sommige gevallen is nog niet duidelijk welke oplossing op een probleempunt wordt gekozen. Er zal namelijk mede worden gekeken naar welke oplossing vanuit kostenefficiëntie het meest geschikt is.

De infrastructurele projecten (V) uit het uitvoeringsprogramma, uitgezonderd de fietsprojecten (F), zijn verdeeld over welke voor de eerste periode van 5 jaar (2024-2028) op het programma staan en welke voor de daarop volgende 5 jaar (2029-2033).

Nr.	Locatie	Omschrijving	Indicatieve kosten
Maatregelen verkeersveiligheid en infrastructuur			
Periode 2024-2028			

Ried : 20 juni 2024
Punt : 15
Side : 5

V1	Burgum, Oostelijke ring	Dokter B. Hornstrasingel, Tjalling H. Haismastraat, Kwekerstrjitte en de Meester W.M. Oppedijk van Veenweg	€ 50.000 *
V2	Burgum, Kloosterlaan en Doktor B. Hornstrasingel	Overige wegdelen die nog niet zijn afgewaardeerd	€ 175.000
V3	Burgum, W.M. Oppedijk van Veenweg	Overig oostelijk wegdeel ten oosten van de Kwekerstrjitte	€ 320.000
V4	Burgum, Hillamaweg	Wegdeel dat nu nog 50 km/h betreft	€ 475.000
V7	Sumarderwei	Tussen Sumar en Eastermar	€ 105.000
V10	Gytsjerk, Rinia van Nautaweg (zuid) en Canterlandseweg	Uitwerking op basis van SPV	€ 200.000
F5	Zomerweg tussen Hurdegaryp en Tysjerk	Optimaliseren verbinding voor fietsverkeer (nadere uitwerking samen met omgeving)	€ 300.000
F6	Route door Woelwijk	Inrichten als fietsstraat binnen bebouwde kom	€ 200.000
Totaal			€ 1.825.000
*betreft een voorbereidingskrediet			

Vanuit het Rijk is aangekondigd dat een 3^e subsidietranche in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt opengesteld. Dit zal naar verwachting nog dit najaar aan de orde zijn. Daarnaast kan een deel van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma worden uitgevoerd in combinatie met groot onderhoud aan de weg ('werk-met-werk'). Voor de korte termijn (1 a 2 jaar) zijn de aan te pakken wegvakken wel al goed in beeld, maar voor de langere termijn niet. Het is niet exact per project aan te geven hoe groot het voordeel uit cofinanciering en werk-met-werk is, maar dit kan op basis van ervaringscijfers worden geraamd op circa 40%. Dit betekent dat een investering van € 1.095.000,- resteert.

De structurele kapitaallasten hiervan bij volledige benutting zijn € 50.200,- voor een periode van 30 jaar en komen ten laste van het begrotingsresultaat. Voor aanvang van elk deelproject zal er aan het college een uitvoeringsprogramma worden voorgelegd ter goedkeuring inclusief definitieve financiering. Aan de hand daarvan wordt per project een krediet gevormd vanuit de totaal beschikbare ruimte.

Naast deze specifieke maatregelen willen we graag conform de bestaande situatie een jaarlijks krediet van € 50.000 voor algemene verkeersveiligheids-maatregelen. Deze kunnen dan in overleg met inwoners en dorpen worden ingezet. De structurele kapitaallasten per krediet bedragen € 2.300 per jaar gedurende 30 jaar en komen ten laste van het begrotingsresultaat

De fietsprojecten uit het uitvoeringsprogramma zijn kostbaar. Ondanks dat deze zowel een speerpunt zijn uit het landelijke en regionale beleid en de aanleg van de doorfietsroutes Dokkum-Burgum en Leeuwarden-Burgum-Drachten ook specifiek zijn benoemd in het coalitieakkoord, is realisatie zonder substantiële cofinanciering niet verantwoord. Provincie Fryslân is tot op heden terughoudend met het verstrekken van subsidies voor de aanleg van (gemeentegrensoverschrijdende) doorfietsroutes. Of de bijdragemogelijkheden voor deze doeleinden nog wijzigen is onduidelijk. Het uitgangspunt is daarom om wanneer onder betere voorwaarden een doorfietsroute gerealiseerd kan worden, daarvoor separaat een kredietaanvraag zal worden ingediend.

Voor de niet-infrastructurele investeringen op het vlak van leefbaarheid, gedragsbeïnvloeding, duurzaamheid etc. is een bedrag geraamd van € 160.000,-. We vragen hiervoor een jaarlijks incidenteel budget van € 55.000 voor de periode 2025-2027. Conform de bestendige gedragslijn voor incidentele lasten stellen we voor om als dekking vanuit de Algemene reserve voor de periode 2025-2027 eveneens een bijdrage van € 55.000,- beschikbaar te stellen. Hierop is geen cofinanciering van toepassing, afgezien van de bijdrage die Provincie Fryslân doet bij de Permanente Verkeerseducatie (euro-voor-euro).

Samenvattend vragen wij voor de maatregelen van de eerste periode (2024-2028) van het programma:

1. een uitvoeringkrediet aan van in totaal € 1.095.000,-.
2. Voor de periode 2025-2028: 4x een investeringsbudget voor incidentele verkeersmaatregelen van € 50.000,-.
3. Voor de niet infrastructurale maatregelen voor de periode 2025-2027 een jaarlijks incidenteel budget van € 55.000,-.

Ynwenners- en oerheidspartisipaasje

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is de informatie die tijdens het participatietraject en de sessie met de raad naar voren is gekomen, zoveel mogelijk ter harte genomen. Vanaf 7 maart heeft de ontwerpversie van Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma ter inzage gelegen. Daarbij zijn 10 reacties ontvangen. De belangrijkste punten hieruit zijn gebundeld in de bijgevoegde "reactienota op zienwijzen" en van een antwoord voorzien. Ook is aangegeven of de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het mobiliteitsprogramma.

Kommunikaasje

Afdeling communicatie is betrokken geweest bij het uitzetten van de enquête in de inventarisatiefase en bij het publiceren van de ontwerpvisie voor inspraak.

Yntegraliteit

Tijdens de inventarisatiefase en later bij het uitwerken van de ontwerpvisie is input geleverd door en heeft afstemming plaatsgevonden met de beleidsmedewerkers van de verschillende relevante beleidsterreinen. Ook is de financieel adviseur nauw betrokken geweest bij het proces.

Previnsje

Niet van toepassing

Gearwurking

Niet van toepassing

Ried : 20 juni 2024
Punt : 15
Side : 7

Ferfolchtrajekt

Na finale besluitvorming zal de uitvoering van het mobiliteitsprogramma door het college ter hand worden genomen.

Evaluaasje

Er is een uitvoeringsprogramma voor de eerste 5 jaar opgesteld. In 2029 volgt een tussenevaluatie en een nieuw uitvoeringsprogramma voor de periode 2030-2034.

Burgum, 28 mei 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Tytsjerksteradiel,

secretaris a.i.,

burgemeester,

dhr. drs. J. Krul

dhr. drs. L.J. Gebben



Riedsbeslút

De raad van de gemeente Tytsjerksteradiel;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 28 mei 2024,
punt nummer: 15;

Beslút:

1. In te stemmen met de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel;
2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 1.095.000,- voor de uitvoering van de specifieke maatregelen voor de periode van 2024-2028; de structurele kapitaallasten hiervan bij volledige benutting zijn € 50.200,- voor een periode van 30 jaar.
3. Voor de periode 2025-2028: 4x een investeringsbudget voor incidentele verkeersmaatregelen van € 50.000,-. De structurele kapitaallasten per krediet bedragen € 2.300 per jaar gedurende 30 jaar.
4. Voor de niet infrastructurele maatregelen voor de periode 2025-2027 een jaarlijks incidenteel budget van € 55.000,- beschikbaar te stellen. Conform de bestendige gedragslijn voor incidentele lasten hiervoor vanuit de Algemene reserve voor de periode 2025-2028 eveneens een bijdrage van € 55.000,- beschikbaar te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Tytsjerksteradiel van 20 juni 2024.

De griffier,

De voorzitter,

Mevr. mr. A. Dam

Dhr. drs. L.J. Gebben