Raadsvoorstel

Onderwerp : Mobiliteitsbeleid
Zaaknummer : 494648
Behandelaar : Carmen Linssen
Status : Openbaar

Besluit om

1. Het "Mobiliteitsplan gemeente Beuningen 2035" inclusief acties per doel vast te stellen.
2. De in het mobiliteitsplan beschreven acties verder te laten uitwerken in het door het college vast te stellen meerjaren uitvoeringprogramma mobiliteit.

Inleiding

In 2023 is begonnen met het opstellen van nieuw gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De mobiliteitsvisie werd in december 2023 vastgesteld (bb23.00820/bb23.00822). Het mobiliteitsplan is een uitwerking van de drie pijlers, die in de visie beschreven staan; verkeersveiligheid verbeteren, gezonde mobiliteit bevorderen en toekomstbestendigheid waarborgen. In het mobiliteitsplan staat per doel beschreven hoe we dit gaan bereiken.

Beoogd effect

Met het vaststellen van dit mobiliteitsplan, werkt de gemeente gestructureerd, integraal en effectief aan het verbeteren van de verkeerveiligheid, het voorzien in een toekomstbestendige inrichting van de (verkeers)ruimte en aan het bevorderen van gezonde mobiliteit.
Zo zorgen we voor een veiligere weginrichting, passend bij het gebruik ervan en aansluitend bij landelijke inrichtingskenmerken. Ook draagt juist verkeersgedrag bij aan de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers moet hiermee afnemen. Met het bevorderen van gezonde mobiliteit vermindert de belasting op de infrastructuur en verminderen we negatieve effecten (uitstoot, geluidshinder) op onze leefomgeving. Aanvullend dragen actieve verplaatsingen bij aan de gezondheid van onze inwoners. Gezonde mobiliteit stimuleren we door in te zetten op toegankelijkheid van de openbare ruimte en het informeren en stimuleren van actieve mobiliteit. Tot slot helpt toekomstbestendig mobiliteitsbeleid om duurzaam vervoer (onder andere openbaar vervoer) te stimuleren, verplaatsingen te optimaliseren en negatieve effecten van ruimtelijke plannen (zoals doorstromingsproblemen) te minimaliseren.

Argumenten

1.1 De verkeersveiligheid kan verder verbeterd worden door de weginrichting beter aan te laten sluiten bij het gebruik

De gemeente Beuningen heeft een duidelijk opgebouwd wegennetwerk van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Bij verschillende wegcategorieën hoort een bepaalde inrichting. Zo is het gewenste verkeersgedrag voor de weggebruiker in één oogopslag duidelijk. In onze gemeente zijn een aantal wegen nog niet optimaal ingericht, kijkend naar het (toekomstige) gebruik. Dit zien we ook terug in de ongevallen- en snelheidsdata en meldingen van inwoners. Door (woningbouw)ontwikkelingen, toename van verkeer en nieuwe inzichten is aanpassing van een aantal wegen gewenst. De gewenste wegcategorie van een weg wordt in het mobiliteitsplan vastgelegd. De daadwerkelijke aanpassingen 'op straat' worden in het meerjaren uitvoeringsprogramma mobiliteit (MUP) ingepland en door het college vastgesteld.

1.2. Onjuist verkeersgedrag en onwetendheid leiden tot veel ongevallen

Aan negentig procent van de ongevallen ligt menselijk gedrag ten grondslag. Er is dus veel winst te behalen bij het informeren van weggebruikers over het gewenste verkeersgedrag. Het uniform en herkenbaar inrichten van bepaalde wegen (zie 1.1.) helpt hierbij. Ook helpt het om de norm te benadrukken. Dit doen we met verkeersveiligheidscampagnes, waardoor het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd.

1.3. *Het stappenplan verkeersveiligheidsaanpak leggen we vast zodat het proces bij verkeersveiligheidsmeldingen voor inwoners duidelijk is*
Geregeld ervaren weggebruikers een verkeersonveilige situatie. Als gemeente kunnen we deze niet altijd direct naar tevredenheid oplossen. Met het hierbij vast te stellen mobiliteitsplan en daarin stappenplan weten inwoners hoe we een melding oppakken, wat ze van de gemeente kunnen verwachten en wat ze zelf kunnen doen. Daarnaast kan een melder straks in het (op te stellen) uitvoeringsprogramma zien wanneer een bepaalde straat of kruising (grootschalig) wordt verbeterd.

1.4. *We willen graag een goed bereikbare, gezonde en prettige leefomgeving blijven voor alle inwoners*
De gemeente groeit de komende jaren. Anderzijds vergrijst een deel van onze populatie. Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Door lopen op één te zetten, zorgen we voor een toegankelijke en gezonde openbare ruimte, waarin iedereen zo lang mogelijk mee kan blijven doen. Het stimuleren van fietsen draagt aanvullend bij aan de gezondheid van onze inwoners en het effectief inzetten van onze openbare ruimte. Tot slot maken zowel fietsen als lopen onderdeel uit van ketenmobiliteit, waarmee onze inwoners ook andere regio's goed kunnen blijven bereiken. Bewustwording en kennis van alternatieven is van belang om deze in gebruik te laten groeien.

1.5. *Het tijdig nadenken over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en gewenst verplaatsingsgedrag, helpt bij het toekomstbestendig inrichten van de openbare ruimte*
Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden veelal diverse functies op een beperkt oppervlak ingepast. Ruimte voor mobiliteit is daar één van. Om bijvoorbeeld een nieuwe busverbinding te realiseren, is tijdig nadenken over de benodigde ruimte van belang. Maar ook de manier waarop bijvoorbeeld een woonwijk wordt ingedeeld, bepaalt hoe aantrekkelijk het is om voor een bepaalde modaliteit te kiezen. Door hier aan het begin van de planvorming rekening mee te houden, is sturing op ruimte-efficiënte, toekomstbestendige en duurzame mobiliteit mogelijk.

2.1. *Door de acties verder te werken in een meerjaren uitvoeringsprogramma mobiliteit is integrale afstemming mogelijk*
Aanpassingen aan de openbare ruimte vragen om onder andere afweging van verschillende belangen, afstemming tussen verschillende disciplines en (externe) stakeholders. Ook vraagt dit om grote investeringen en leveren aanpassingen voor een bepaalde periode overlast op. Het is daarom wenselijker en efficiënter om de in het mobiliteitsplan genoemde acties over een langere periode weg te zetten. Hiervoor is een meerjaren uitvoeringsprogramma mobiliteit gewenst. Daarbij wordt integraal gekeken naar de noodzaak, prioriteit, integraliteit met andere ontwikkelingen of aanpassingen en benodigde investeringsomvang, om tot een realistisch en effectief MUP te komen.
Doordat gedurende dit proces meerdere partijen zijn geraadpleegd, is (regionale) samenwerking en kennisuitwisseling mogelijk. Dit biedt kansen voor de aanpak van gemeente-overschrijdende acties, zoals openbaar vervoer en regionale fietsverbindingen. Hiermee zijn koppelkansen mogelijk en worden de beschikbare middelen optimaal gebruikt.

Kanttekeningen

2.1 *Het Mobiliteitsplan gemeente Beuningen 2035 is geen uitvoeringsprogramma*
Het mobiliteitsplan geeft aan hoe we de drie hoofddoelen de komende jaren gaan bereiken. Hierin staan per hoofddoel acties beschreven, welke opgepakt kunnen worden in het vervolg hierop.

Deze acties zijn echter nog niet concreet genoeg om direct tot uitvoering om te zetten. Daarom volgt nog een meerjaren uitvoeringsprogramma mobiliteit. De vorm van het MUP moet nog worden bepaald. We sluiten aan bij de werkwijze van de gemeente onder de omgevingswet. Deze gaat het komende jaar verder vorm krijgen.

Financiën
Bij vaststelling van dit mobiliteitsplan worden nog geen concrete middelen aangevraagd voor uitvoering van de acties. Op dit moment zijn de acties nog niet concreet genoeg, is nog niet inzichtelijk wanneer welke acties worden uitgevoerd en wanneer welke investering nodig is. In het MUP volgt een indicatie van de kosten per actie.

Uitgangspunt is dat projecten volgend uit het mobiliteitsplan integraal worden opgepakt. Zo kunnen infrastructurele verbeteringen in andere (ruimtelijke) projecten worden meegenomen. Voor acties zonder ruimtelijke component (gedragsaanpak, educatie), worden doorgaans vanuit hogere overheden middelen beschikbaar gesteld. Indien we hierop willen intensiveren en/of de beschikbaarheid van middelen wordt teruggeschroefd, is aanvullend budget noodzakelijk. Ook de omvang van hiervoor benodigde middelen wordt dan in het MUP aangegeven.

Het daadwerkelijk aanvragen van middelen gebeurt via verschillende sporen. Middelen die uitsluitend voor verkeersprojecten worden aangevraagd, volgen uit projectopdrachten. In ontwikkelingen waar verkeer één aspect is, en integraal kan worden meegenomen, wordt dit waar mogelijk opgenomen in de totale ontwikkelsom. Tot slot kan structurele ophoging van middelen gewenst zijn. Dit volgt dan uit een voorstel in de reguliere planning & control cyclus, onder ‘nieuw beleid’.

Hierbij zijn diverse aandachtspunten. Er zijn mogelijk projecten zijn waarvoor geen combinatie met bijvoorbeeld weg- of rioolbeheer mogelijk is. De kosten voor deze ‘puur’ verkeerskundige projecten zijn dan vaak beduidend hoger. Daarnaast dient de gemeente (met de financieel onzekere situatie na 2026) de komende jaren kritisch te kijken naar de ophoging van middelen ten behoeve van (nieuw) beleid. Dit betekent dat er keuzes nodig zijn, waarbij acties langer moeten worden uitgesteld of niet uitgevoerd kunnen worden.
Dit heeft gevolgen voor het behalen van de drie benoemde doelen. Zonder de benodigde middelen of het niet optimaal aanpakken van de verschillende acties, wordt het moeilijker om de gestelde doelen te behalen. Bij de evaluatie dient dit in dat geval als kanttekening te worden meegenomen.

Tijdspad
Na vaststelling van het mobiliteitsplan door college en raad, wordt het meerjaren uitvoeringsprogramma mobiliteit opgesteld. Dit volgt later in 2024, na integrale afstemming met andere afdelingen binnen de gemeente, zoals beheer, ruimtelijke ordening en beleid openbare ruimte. Het MUP valt onder de bevoegdheden van het college. Na vaststelling wordt dit daarom ter kennisgeving met de raad gedeeld in een raadsinformatiebrief.

Duurzaamheid
Het vaststellen van het mobiliteitsplan met de drie doelen; verkeersveiligheid verbeteren, toekomstbestendigheid waarborgen en gezonde mobiliteit bevorderen, draagt op meerdere vlakken bij aan het aspect duurzaamheid.

Door in te zetten op actieve en gezonde mobiliteit (fietsen en lopen), verminderen negatieve effecten op de leefomgeving. Aanvullend helpt het niet, anders, of duurzamer verplaatsen (openbaar vervoer, elektrisch vervoer) hier ook bij.
Integraliteit bij de aanpak van de openbare ruimte, vermindert tot slot het ineffectieve gebruik van materialen. Door vooruit te plannen en af te stemmen, kan werk met werk worden gemaakt en voorkomen we dat vanuit mobiliteit dure ingrepen worden gedaan, op locaties die door bijvoorbeeld beheer recent zijn opgeknapt.

Regionale samenwerkingen en kennisuitwisseling op het gebied van bij voorbeeld laadinfrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer dragen ook bij aan het behalen van onze doelstellingen.

Communicatie
Na vaststelling van het mobiliteitsplan wordt de gemeentewebsite geactualiseerd. De pagina 'Mobiliteitsbeleid 2023-2035' wordt aangevuld en een link naar het mobiliteitsplan wordt toegevoegd. Via sociale media, berichtgeving op de gemeentepagina van de Maas- en Waler en de Cirkel wordt de vaststelling van het mobiliteitsplan verder onder de aandacht gebracht. Inwoners die de enquête hebben ingevuld, of benieuwd zijn naar de inhoud van het plan, worden zo bereikt.
Aanvullend op bovenstaande communicatie, worden deelnemers van de dialoogbijeenkomsten per e-mail geïnformeerd over het vastgestelde mobiliteitsplan.

Participatie
Voor de totstandkoming van het mobiliteitsplan zijn belanghebbenden in verschillende stadia geraadpleegd. Zo hebben twee dialoogbijeenkomsten plaatsgevonden. Enerzijds hebben maatschappelijke partners, zoals vertegenwoordigers van seniorenverenigingen, de Fietsersbond, bedrijfs- en ondernemersverenigingen hebben input mogen leveren. Anderzijds hebben ook regionale (vakinhoudelijke)partners geparticipeerd, om vanuit hun discipline en beleidsstukken input te leveren op het Beuningse mobiliteitsplan. Denk hierbij aan de politie, buurgemeenten, de huidige vervoerder en provincie Gelderland.

Aanvullend is input die eerder is opgehaald en te gedetailleerd was voor de visie, is in het mobiliteitsplan meegenomen. Zo zijn ook locaties die in de inwonersenquête zijn benoemd op de lijst met acties gekomen.

Tot slot hebben de raadsleden in een informatiebijeenkomst vragen kunnen stellen en aandachtspunten mee kunnen geven op het toen nog conceptplan. Deze input is vertaald naar acties in het nu voorliggende mobiliteitsplan.

Evaluatie
De gestelde doelen zijn gesteld voor het jaar 2035. Om te zien of we op koers zijn om de doelen te behalen, is een tussentijdse evaluatie gewenst. In 2030 wordt een stand van zaken notitie gemaakt, om te zien welke acties per doel reeds zijn uitgevoerd en of op de verschillende doelen verandering zichtbaar is. Dit kan worden gekwantificeerd door te zijner tijd onder andere te kijken naar objectieve en subjectieve verkeersgegevens; zoals geregistreerde ongevallen, verloop van gereden snelheden op een wegvak, meldingen over bepaalde wegen of kruisingen, verkeerstellingen op fietsroutes, gebruikersdata van laadinfrastructuur, aanwezigheid van openbaar vervoer en het gebruik daarvan. Bijsturing is dan mogelijk, indien de tot dan uitgevoerde maatregelen nog niet het gewenste effect hebben gehad of de inzet op bepaalde thema's achter is gebleven.

Bijlagen
- Bijlage 1: mobiliteitsplan gemeente Beuningen 2035

Burgemeester en wethouders,

Dyanne Kocken
secretaris

Daphne Bergman
burgemeester