BIJLAGE 4
Afhandeling aan actualisering gerelateerde moties en toezeggingen

Met het aanbieden van dit concept-mobiliteitsplan 2040 wil het college de Raad eveneens informeren over de wijze waarop het college de moties en toezeggingen wil afhandelen die aan de actualisering van het mobiliteitsplan gerelateerd zijn. Uw raad is toegezegd om de drukte op de binnenstadsas en op het Vredenburg te monitoren en zo nodig maatregelen voor te stellen bij de actualisering van het mobiliteitsplan. De drukte op de binnenstadsas en het Vredenburg monitoren we op dit moment als volgt: er is een permanent fietstelpunt op de Vredenburg en het aantal bussen halen we uit de dienstregeling van U-OV en volgen we dus niet continu. Het aantal voetgangers hebben we niet in beeld. Het college verduidelijkt in het raadsvoorstel bij de actualisering van het mobiliteitsplan op welke wijze de huidige monitoring van het mobiliteitsplan wordt aangepast en daar nemen we dit in mee. Verder worden in het mobiliteitsplan 2040 maatregelen beschreven hoe we op deze as midden in de binnenstad een prettige verblijfsomgeving willen creëren. Dat doen we samen met de provincie door aanpassingen in het OV-netwerk en fietsers te verleiden om andere routes te gebruiken door deze aantrekkelijker te maken.

Motie 228 ‘Pas op de plaats als het gaat om autobereikbaarheid’ is aangenomen op 16 juli 2020 en verzoekt tot a) het onderzoeken van effecten Coronacrisis op doelstellingen van mobiliteitsprojecten, b) die effecten verwerken in het verkeersmodel en c) de raad hier ‘voor de integrale afweging’ over te informeren. Het nog te prematuur om verkeersmodellen aan te passen aan effecten van corona, omdat het nu niet mogelijk is om al iets met enige zekerheid te zeggen over het corona-effect op de lange termijn. Op diverse fronten wordt gewerkt om hier meer grip op te krijgen. Adviesbureaus verkennen volop hoe we het effect van corona op korte en langere termijn terugzien in het mobiliteitssysteem. Wij volgen dit uiteraard. Daarnaast willen wij ons als gemeente aansluiten bij een initiatief van een aantal universiteiten dat de blijvende effecten van corona op reisgedrag en de dynamiek daarin onderzoekt in relatie tot langere termijn doelstellingen rond duurzaamheid, veiligheid en inclusiviteit. De gemeente sluit waar mogelijk dus aan bij bredere initiatieven, want er gebeurt al veel en dit biedt meer mogelijkheden dan dit als gemeente eenzijdig op te pakken. Verder monitoren we het verkeer intensief om ook zicht te houden op de effecten als gevolg van (het versoepelen van) maatregelen. Wat kunnen/doen we hier al mee in de verkeermodellen? Ons verkeersmodel is geschikt om scenario's door te rekenen of gevoeligheidsanalyses uit te voeren waarin we de impact van mogelijke effecten op het mobiliteitssysteem in beeld brengen. Dit kan je zien als 'what if-scenario's', waarbij we aan diverse knoppen kunnen draaien, zoals thuiswerken en spitsmijden of mijden van (druk) OV. Maar dit is nadrukkelijk verkennend: interessant en nuttig om in het achterhoofd te houden bij planvorming/projectuitwerking maar nog geen vaststaand onderdeel van onze basisprognoses. Pas als een blijvend effect ook uit de monitoring blijkt (trendbreuk) zal dit ook z'n weg gaan vinden naar een actualisering van ons basismodel.

Daarnaast is tijdens de bespreking van de programmabegroting van vorig jaar toegezegd om bij de behandeling van het nieuwe SRSRSB ook het fietsnetwerk tot 2040 op te nemen. In paragraaf 6.2 van het concept-mobiliteitsplan 2040 wordt invulling gegeven aan deze toezegging.