AAN DE RAAD

Datum opgesteld	9 november 2021	**Behandelend ambtenaar**	J Linting
Datum agendering	9 december 2021	**E-mailadres**	j.linting@waadhoeke.nl
Onderwerp	Mobiliteitsvisie	**Telefoonnummer**	0517-380380
Portefeuillehouder	B. Tol		

Samenvatting

De voorliggende Mobiliteitsvisie is het resultaat van een uitgebreide en zorgvuldige procedure. Met de Startnotitie als uitgangspunt ligt er nu een breed gedragen document dat een goed beeld geeft van de situatie en de knelpunten in de gemeente Waadhoeke.
Het overzicht locatie-specifieke maatregelen in het rapport toont een uitvoeringsgericht beleid. De ingebrachte zienswijzen hebben geleid tot een verdere aanscherping van het document.
De maatregelen zijn afgestemd op de begroting van 2022.

Voorstel

1. In te stemmen met de reactienota op zienswijzen
2. De Mobiliteitsvisie Waadhoeke vast te stellen

Inleiding
Na een uitvoerig inspraaktraject met de samenleving en het Kernteam heeft de gemeenteraad op 1 juli jl. besloten om de daaruit voortvloeiende ontwerp Mobiliteitsvisie tot eind augustus ter inzage te leggen. Dit heeft geresulteerd in 42 zienswijzen (in de reactienota op zienswijzen worden 35 zienswijzen weergegeven, maar omdat er 7 zienswijzen dubbel zijn ingediend, zijn er in werkelijkheid 42 zienswijzen ingediend).

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de uitgangspunten en de systematiek van de ontwerp Mobiliteitsvisie breed worden geaccepteerd. De zienswijzen richten zich vooral op specifieke onderdelen, zoals lokale situaties of bepaalde thema's (bijvoorbeeld laadpalen) in onze gemeente.

Hoewel de ontwerp Mobiliteitsvisie al redelijk compleet was, zijn er vanuit de ingebrachte zienswijzen enige aanpassingen gedaan in de definitieve versie. Hiermee is er in onze ogen sprake van een zorgvuldig tot stand gekomen Mobiliteitsvisie die een goed beeld geeft van de situatie en knelpunten in onze gemeente.

Ook is er een omvangrijk uitvoeringsprogramma van concrete maatregelen, vervolgonderzoeken en andere acties ontstaan. Voor de korte termijn (< 2025) maar ook voor de langere termijn (>2025).

Alle inspanningen hebben geleid tot een Mobiliteitsvisie met de volgende opbouw.

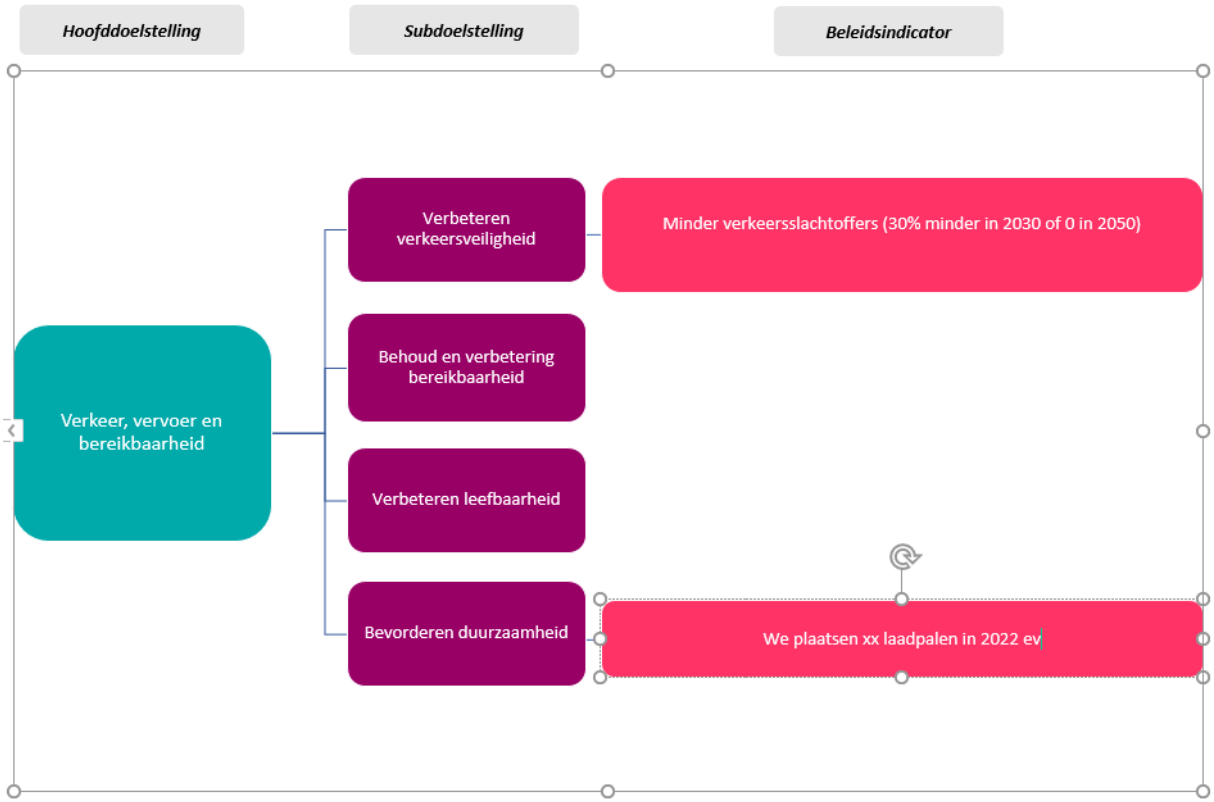
Beleidsdeel
Met daarin de kernthema's, het afwegingskader/ stroomschema, het categoriseringsplan en de risico-analyse (gebaseerd op een risico gestuurde aanpak van de verkeersonveiligheid conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030) en de ingebrachte knelpunten en wensen.

Uitvoeringsprogramma
Bevat concrete maatregelen gebaseerd op participatie en het beleidsdeel en onderscheidt maatregelen voor de korte termijn maar ook voor de langere termijn.

Reactienota
Gebundelde geanonimiseerde zienswijzen voortvloeiend uit de ter inzage legging van de ontwerp Mobiliteitsvisie en in beknopte bewoordingen voorzien van een reactie.

Met het verwerken van de zienswijzen in een reactienota, is het laatste onderdeel van het proces afgerond en kan de definitieve versie van de Mobiliteitsvisie aan de raad worden voorgelegd.

Beoogd (meetbaar) effect
Voor verkeersveiligheid is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers de indicator; deze is meetbaar door centrale registratie.
Het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid is moeilijk te objectiveren, hiervoor zijn geen indicatoren.
Met het te realiseren aantal laadpalen kan een indicator voor de duurzaamheid worden verkregen.
Op onderstaande afbeelding is de opzet van de visualisering van de begroting weergegeven.



Motivering

Argumenten

1.1 De zienswijzen geven geen aanleiding tot grote aanpassingen

De grote hoeveelheid reacties laat zien dat het onderwerp leeft in onze samenleving. Het laat ook zien dat de hoofdlijnen van de visie worden gedragen. Een aantal kunnen we opvatten als steun in de rug voor maatregelen of onderzoeken die al onderdeel uit maakten van de visie. Een aantal zienswijzen richt zich op knelpunten die wij vanuit de visie minder hoog prioriteren maar mogelijk met kleinere aanpassingen kunnen worden opgelost.

Al met al hebben de zienswijzen geleid tot tekstuele aanpassingen, verduidelijkingen, en een aantal aanvullende acties zoals verkeerstellingen. Ze dragen daarmee bij aan een stevige basis om de komende jaren mee aan de slag te gaan.

Overigens vloeien veel zienswijzen / klachten niet zozeer voort uit de inrichting van wegen maar uit gedragingen van de weggebruikers. Niet alles valt met fysieke maatregelen op te lossen. Daarom blijft ook gedragsbeïnvloeding en educatie van groot belang.

1.2 De mobiliteitsvisie is via een zorgvuldig en interactief proces tot stand gekomen

De Mobiliteitsvisie dankt haar compleetheid mede aan het gevolgde interactieve inspraaktraject dat belangrijke bouwstenen voor de Mobiliteitsvisie heeft opgeleverd; hieronder een kort overzicht van de participatie.

- November 2020 Trendatelier: Afstemming met verschillende beleidsmedewerkers over de ontwikkelingen op hun vakgebied.
- November 2020 Expertsessies: Afstemming met buurgemeenten, provincie, hulpdiensten en belangenorganisaties (o.a. Fietsersbond, VVN en LTO).
- Oktober en november 2020 Digitale enquête: Digitale input vanuit de samenleving over wat goed is en wat beter kan. Opbrengst ca. 800 reacties over meer dan 1200 punten in de gemeente.
- December 2020 Digitale informatiebijeenkomst: digitale peiling met stellingen en open vragen
- 12 januari 2021 Kernteam: Presentatie opgehaalde gegevens en doorkijk naar het concept. Mogelijkheid om bij te sturen.
- 23 maart 2021 Kernteam: Toetsing concept en aanbevelingen voor het vervolg.
- 1 juli 2021 Gemeenteraad: Besluit de ontwerp Mobiliteitsvisie ter inzage te leggen
- 7 juli tot en met 31 augustus tervisielegging: resultaat 35 zienswijzen.

1.3 Met een concreet maatregelenpakket (uitvoeringsplan) wordt een resultaatgericht product neergezet.

Het uitvoeringsplan is het kompas voor de uitvoering van maatregelen voortvloeiend uit het beleidsdeel. Het uitvoeringsritme zal worden bepaald door de prioritering, de beschikbare financiën/subsidies, meelift-mogelijkheden bij andere werken en de personele bezetting. Zie onder vervolg de projecten (maatregelen en onderzoeken) waar in 2022 mee wordt gestart.

1.4 Met de ingediende zienswijzen, verwoord in de Reactienota, is de Mobiliteitsvisie verder aangescherpt.

1.5 Voor kleinschalig maatwerk is een werkbudget opgenomen.

Mede in het kader van klantgerichtheid is in het uitvoeringsprogramma jaarlijks structureel een werkbudget opgenomen om wensen vanuit de samenleving direct te kunnen realiseren. De cluster Verkeer en Vervoer zal deze wensen toekennen als ze aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie voldoen. Met dit werkbudget wordt de verantwoordelijkheid laag in de organisatie gelegd en kan de samenleving sneller worden bediend. De zienswijzennota geeft een beeld van het type knelpunten / maatregelen waarover dit gaat. Denk hierbij aan kleinere maatregelen zoals plantenbakken, plateau's, parkeerplaatsen, wegversmallingen en as-verschuivingen ed.

Ook kan het budget worden ingezet om verbetering in de verkeersveiligheid aan te brengen in combinatie met geplande onderhoudswerkzaamheden (wegen en riolering). Deze kansen worden periodiek verkend en een plus t.b.v. de verkeersveiligheid kan uit dit werkbudget worden bekostigd.

2.1 Met de vaststelling van de begroting 2022 is er incidentele en structurele dekking voor de maatregelen.

Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke kosten zijn gemoeid met de uitvoering van de maatregelen. Het gaat hier om zowel grotere ingrepen om de veiligheid te verbeteren, vervolgonderzoeken, budgetten voor educatie en gedragsbeïnvloeding maar ook om een werkbudget om lokale maatwerkoplossingen te realiseren. Op deze wijze wordt gestreefd naar een vlotte aanpak van de geleverde input en is ook oog voor lokale verkeersoverlast.

In het uitvoeringsprogramma is geen onderscheid gemaakt tussen investeringen en andere uitgaven. Evenmin zijn de investeringen (indicatief) verdeeld over de jaren.

Doordat het proces van de Mobiliteitsvisie en de kadernota en begroting niet optimaal op elkaar aansloten was het lastig om de effecten van de Mobiliteitsvisie financieel correct te vertalen in de begroting.

Desondanks is er bij de begroting een goede basis gelegd om met de uitvoering aan de slag te gaan. Er is:

- structureel dekking voor het fietspad Winsum-Hatzum (€ 44.000);
- sprake van een structurele verruiming van het werkbudget (€ 65.000);
- meerjarig aandacht voor veilige schoolomgevingen (€ 25.000);
- een budget om een aantal kleinere maatregelen en onderzoeken de komende jaren op te pakken (eenmalig uitvoeringbudget van € 750.000).

Onder het kopje ‘vervolg’ wordt aangegeven met welke acties wordt gestart. Dat betreft een aantal kleinere maatregelen maar ook een aantal onderzoeken. Hiervoor dient het beschikbare(eenmalig) uitvoeringsbudget. Dit budget kan ook worden ingezet voor de uitvoering van kleinere maatregelen voortvloeiend uit deze onderzoeken.

Voor de grotere investeringen (dat wil zeggen: groter dan € 100.000) moet er structurele dekking van de nieuwe kapitaallasten worden gevonden. Deze investeringen zullen op de gebruikelijke wijze via kadernota’s of een afzonderlijk voorstel aan de raad worden voorgelegd.

<u>*Kanttekeningen*</u>

1.1 Niet alle wensen / inbreng kunnen / kan worden gehonoreerd.

Door de samenleving bij de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie te betrekken is er veel input geleverd. Het is niet mogelijk om alles binnen een periode van 5 jaar te realiseren. Ook binnen de ambities die hoog zijn geprioriteerd (prioriteit 1) moeten keuzes worden gemaakt. Onder vervolg is aangegeven met welke acties daadwerkelijk in 2022 wordt gestart.

Afhankelijk van de voortgang van deze projecten, de geplande beheerswerkzaamheden, maar ook toekomstige subsidiemogelijkheden en de beschikbare eigen financiële middelen wordt jaarlijks bekeken welke acties worden opgepakt. Periodiek (bijv. via Beraps) wordt uw raad geïnformeerd over de voortgang van de grotere projecten.

Verder lijkt een evaluatie/voortgangsrapportage halverwege de periode van 5 jaar (dus medio 2024) passend bij de controlerende rol van de raad.

1.2 Niet alle uitvoeringskosten zijn in beeld.
In het uitvoeringprogramma zijn 10 onderzoeken opgenomen en daarvoor zijn bedragen geraamd. Dergelijke onderzoeken zullen tot uitvoeringsmaatregelen leiden, echter die uitvoeringsmaatregelen en -kosten zijn nog niet bekend. Zie hierover ook de kop financiën.

1.3 De uitvoering vraag het nodige van de ambtelijke capaciteit.
De uitvoering van de hoogst geprioriteerde maatregelen en onderzoeken (periode van 5 jaar) zal het nodige vragen van de ambtelijke capaciteit maar vraagt ook de inzet van de nodige financiële middelen en adviesbureaus. Recent is een vacature ontstaan bij de afdeling Omgeving. De invulling daarvan is begin november niet geslaagd. Mocht de invulling langer op zich laten wachten dan zal dit consequenties hebben voor de uitvoering van de geprioriteerde maatregelen.

Analyse
In de Mobiliteitsvisie is een uitgebreide analyse gedaan (hoofdstukken 1 en 2, blz. 5-34, zoals inventarisatie oude GVVP's, verplaatsingsgedrag, wegennetindeling, tellingen, netwerken auto/ fiets/ openbaar vervoer/ landbouwverkeer, knelpunten, ongevallen, enquête/ bewonersbijeenkomst, risico-analyse, wet- en regelgeving en de nadruk die ook de politiek heeft gelegd op veiligheid en de fietsende weggebruiker.

De onderzoeken en de grotere werken zijn "op geld gezet'' in het uitvoeringsprogramma. Veel van deze maatregelen komen voort uit Landelijk beleid (Duurzaam Veilig en SPV 2030) en moeten leiden tot het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Naast de reacties die in het kader van de Mobiliteitsvisie zijn opgehaald wordt verkeersoverlast ook via meldingen, contacten met plaatselijk belangen, scholen en andere partijen bij de gemeente gemeld. Niet altijd is er sprake van een verkeerskundig knelpunt, maar soms kan via een eenvoudige ingreep een situatie worden verbeterd. Ook daarvoor is voldoende aandacht en met het structurele werkbudget kan worden ingezet op het zo goed mogelijk bedienen van onze inwoners

Samenleving
Het proces is op interactieve wijze vorm gegeven.

Ontwikkelingen en trends
De ontwikkelingen en trends worden in hoofdstuk 3 (blz. 37 – 43) belicht.

Alternatieven
De Mobiliteitsvisie is een resultaat van een proces met veel inbreng, maar ook met bepaalde uitgangspunten (Startnotitie). De voorliggende visie voldoet aan de verwachtingen en het niet vaststellen is in onze ogen geen alternatief.

Vervolg
Na de vaststelling van de Mobiliteitsvisie zullen de komende jaren een aantal maatregelen worden ingepland/uitgevoerd.
In 2022 zal in ieder geval worden gestart met het fietspad Winsum/ Hatzum (maatregel F1), het onderzoek Berltsum e.o. (de maatregelen F4 en V4-Gernierswei/ Koekoeksleane e.o.) en het onderzoek Sideriushoeke Winsum (maatregel V16). Ook liften we mee met onderhoud in 2022 voor wat betreft de Hertog van Saxenlaan/ Harlingerweg.

Inwonersparticipatie
In de gehele procedure zijn er voldoende mogelijkheden voor de samenleving geweest om inbreng te leveren, o.a. met de digitale enquête, digitale informatiebijeenkomst en 2 publiekssessies met het Kernteam en de ter inzage legging van het Ontwerp. Hieruit is voldoende opbrengst gekomen voor een Mobiliteitsvisie met draagvlak, maar ook met een stevig uitvoeringsprogramma.

Vanzelfsprekend blijven wij ook na de vaststelling met onze inwoners en de dorpen in gesprek. De visie biedt ons wel focus en geeft richting bij het voeren van deze gesprekken

Relatie met het programma Dienstverlening
De nieuwe Mobiliteitsvisie vormt straks een actueel kader voor binnen en buiten de organisatie en zal er voor zorgen dat de gemeente beter in staat is om vragen en verzoeken te beoordelen waarmee de dienstverlening gebaat is. De Mobiliteitsvisie geeft in die zin ook duidelijkheid aan inwoners en dorpen die langer geduld moeten hebben voordat we met hun wensen aan de slag kunnen.

Relatie met het programma Ontwikkelperspectief
De relatie met het ontwikkelperspectief is in de Mobiliteitsvisie opgenomen.

Communicatie
De Mobiliteitsvisie is op formele en informele wijze met de samenleving gecommuniceerd.
De informele communicatie (via de gebruikelijke gemeentelijke communicatiekanalen) betrof het informeren en uitnodigen van de samenleving en de formele communicatie betrof de openbare kennisgeving via het gemeenteblad van www.officielebekendmakingen.nl en de gemeentelijke communicatiekanalen.

Financiën
Met de vaststelling van de begroting 2022 is de volgende dekking beschikbaar gekomen voor de meerjarige uitvoering van de Mobiliteitsvisie:

Structureel

- dekking voor het fietspad Winsum-Hatzum (€ 44.000, bij amendement);
- verruiming van het werkbudget (€ 65.000), budget is nu €35.000;
- meerjarig aandacht voor veilige schoolomgevingen (€ 25.000);

Incidenteel

- een budget om een aantal kleinere maatregelen en onderzoeken de komende jaren op te pakken (eenmalig uitvoeringbudget van € 750.000).

Juridisch kader

Planwet Verkeer en Vervoer.

Bijlagen

Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Waadhoeke
Bijlage 2: Reactienota op zienswijzen

Burgemeester en wethouders van Waadhoeke

, burgemeester

, secretaris

NR.: D2021-11-016797

De raad van de gemeente Waadhoeke

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van Waadhoeke van ;

B E S L U I T

1. In te stemmen met de Reactienota op zienswijzen en
2. de Mobiliteitsvisie Waadhoeke vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare
raadsvergadering van ,
09 december 2021

Signed By: Waanders, M.C.M. <m.waanders@waadhoeke.nl>
16/12/2021 12:23:20 CET , voorzitter
ID: 9406f00f-6c5d-4951-a18f-dc63f4134c55
Auth: Scribble

Signed By: Bruinsma, W. <w.bruinsma@waadhoeke.nl>
16/12/2021 15:20:31 CET , griffier
ID: 9406f00f-6c5d-4951-a18f-dc63f4134c55
Auth: Scribble

Dit document is digitaal ondertekend.