T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)

I = Informatief (Worden tijdens de politieke avond beantwoord en moeten daarna schriftelijk bij de griffie worden aangeleverd)

P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Politieke avond 11 juni 2024

Onderwerp: Ambitiedocument Mobiliteit Duiven 2040

De datum van publicatie is 27 maart 2024. Waarom komt deze nu pas naar de raad in een reeds overvolle agenda (en niet op eerdere politieke avonden zonder een al te volle agenda)? **I**

a. Zoals aangegeven tijdens de politieke avond was dit planningstechnisch de eerste mogelijkheid. Dit heeft ook te maken gehad met de ambtelijke agenda's.

Op p.18 ontbreekt in de aandachtspunten: van en naar voorzieningen / ruimte voor voorzieningen. Ziet de ambtelijke organisatie dit niet als aandachtspunt? **I** Is deze besproken in de werksessie? **I**

a. (Inclusieve) mobiliteit en toegankelijkheid van en naar voorzieningen is besproken tijdens de sessies en heeft ook zeker de aandacht. Dit valt onder de ambitie "Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem waarborgen" als onderdeel van het thema actieve mobiliteit.

Op 5 maart 2024 heeft in een informele raadsavond in gemeente Duiven de raad deze presentatie voor het eerst gezien. De aanvullingen van de raad zijn dus een eerst opname maar bijvoorbeeld STOMP is toen niet breed onderschreven en is dit niet een interpretatie. De belangengroepenbijeenkomst op 21 maart 2024 lijkt overigens een beter beeld te geven. (paragraaf 2.6).

Op pagina 23/24 wordt gesteld dat omdat de auto veel wordt gebruik en er minder wordt gefietst en gelopen in Duiven, er veel potentie is om dit te veranderen en STOMP principe toe te passen? Hoe reëel is dit en waar blijkt uit in het onderzoek? **I**

a. Omdat het autogebruik in Duiven relatief hoog is ten opzichte van gemeenten van vergelijkbare omvang, ligt er potentie om lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer verder te stimuleren. Door bij herinrichting van straten eerst aandacht te hebben voor de veiligheid en het comfort voor de voetganger en de fietser, en daarna pas voor de auto, stimuleren we de samenleving om minder de auto te gebruiken waar dat kan. De openbare ruimte moet uitnodigen om vormen van actieve

mobiliteit te gebruiken. Natuurlijk blijft het gebruik van de auto nodig en verliezen we dat niet uit het oog.

Kan het punt op p.26 worden toegelicht wat hier wordt bedoeld: De regionale korte termijn aanpak voor de A12/N325 (het Mobiliteitspluspakket vanuit Taskforce A12/A15 op initiatief van GMR) overnemen? **T**

a. Omdat de realisatie van het project ViA15 (doortrekken A15 naar de A12 en het verbreden van de A12) nog steeds op zich laat wachten blijft de druk op het regionale wegennet de komende 5 jaar erg groot. Er is ook een kans dat het project helemaal niet doorgaat. Tegelijkertijd willen gemeenten woningen bijbouwen om de woningnood aan te pakken. Meer woningen betekent meer vervoersbewegingen en nóg meer druk op het wegennet. Daarom is de Taskforce A12/A15 opgericht vanuit de Groene Metropoolregio Arnhem/Nijmegen. Het doel is om tot een "Mobiliteits plus pakket" te komen met maatregelen die binnen 5 jaar gerealiseerd kunnen worden, om zo de druk enigszins te verlichten. Gedacht kan worden aan verbeteren van (snel)fietspaden, bussen vaker laten rijden of gedragsaanpak van reizigers (spitsmijden). Hiervoor is geld nodig die gemeenten niet zelf kunnen ophoesten, daarom wordt de steun van het rijk en de provincie Gelderland gevraagd om dit pakket te kunnen realiseren. Het is belangrijk dat we hier als gemeente achter (blijven) staan.



Is deze samenvatting een juiste weergaven van de prioriteiten uit het onderzoek, de spin (fig 2.9) en heatmaps? Bijvoorbeeld nieuwe mobiliteitsvormen had het kleinste belang, maar komt 3x voor? Waar na verkeersongevallen andere punten zoals openbare ruimte, leefbaarheid juist prioriteit vragen naast de voorzieningen.

a. Deze samenvatting is het resultaat van de gehouden bewonersenquete, de gesprekken met belanghebbenden, de gemeenteraad en de verschillende beleidsvelden binnen de ambtelijke organisatie. Nieuwe mobiliteitsvormen scoren inderdaad laag op kwaliteit en op hoe belangrijk men het vindt. Onder nieuwe mobiliteitsvormen wordt bijvoorbeeld deelvervoer zoals een deelauto, deelscooter of deelfiets verstaan. In Duiven alsook in vergelijkbare gemeenten ligt de potentie voor die vorm van mobiliteit nog te laag om écht van toegevoegde waarde te zijn. Deze hebben dan ook geen specifieke plek in de thema's en ambities gekregen.

Er is een belangrijk verschil tussen deelvervoer, en "actieve mobiliteit" of "duurzame mobiliteitsvormen" zoals die in de samenvatting genoemd worden. Met die laatste twee bedoelen we het stimuleren en verbeteren van lopen en fietsen en het gebruik van de electrische auto (in plaats van benzine/diesel) en het openbaar vervoer. Die scoren ook hoog in de spin en de heatmaps en daar is nog verbetering te behalen. Met het stimuleren van deze mobiliteitsvormen, zorgen we ervoor dat lopen en fietsen aantrekkelijk(er) wordt en dat men hierdoor veiliger over straat kan. Daarnaast kan hiermee ook het gebruik van de auto mogelijk verminderd worden.