STARTNOTITIE

Datum: **24-6-2020**

Behandelend ambtenaar/ manager

J. Linting/ M. van Deutekom

Afdeling: **Omgeving**

Portefeuillehouder: **B.Tol**

Onderwerp: **Startnotitie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan GVVP – Sturen in verkeer**

1. Inleiding

In de gemeente Waadhoeke "leeft" verkeer. Bijna iedereen neemt elke dag deel aan het verkeer en heeft er wel een mening over. We krijgen dan ook veel meldingen en verzoeken vanuit de samenleving. Met name bij verzoeken om herinrichtingen of aanpassingen van de infrastructuur ontbreekt het aan een duidelijk toetsingskader. De GVVP's van de vroegere gemeenten, waaruit Waadhoeke is ontstaan bevatten veel informatie, maar bieden geen onderlinge hiërarchie of verbanden. We zien bijvoorbeeld verschillen in het realiseren van verblijfsgebieden (30- en 60 km/h zônes) dat in alle voormalige gemeenten nog niet was voltooid. Een uitvoeringsvolgorde is nu niet uit de bestaande GVVP's te herleiden.

Ook nieuwe verzoeken kunnen niet aan de oude GVVP's worden getoetst, zodat er niet een "Waadhoekse prioriteit" aan kan worden gegeven. Bovendien zijn de bestaande GVVP's 10 jaar of ouder en niet meer actueel. Ook lijken ontwikkelingen steeds sneller te gaan.
Kortom, onze jonge gemeente heeft een duidelijke behoefte aan een nieuw verkeersbeleid. Deze Startnotitie vormt het vertrekpunt voor het proces en bevat bouwstenen voor de inhoud van het te ontwikkelen verkeer- en vervoerbeleid.

2. Kaders

In de Planwet Verkeer en vervoer staat dat het gemeentebestuur moet zorgen voor een zichtbaar samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. Beleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en

vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

De Omgevingswet bundelt alle wetten over de leefomgeving. In deze wet, waarvan “verkeer” deel uit maakt, is één van de maatschappelijke doelen “een veilige en gezonde fysieke leefomgeving”. Een goed mobiliteitsbeleid kan daaraan een concrete bijdrage leveren, want dit kan leiden tot meer verkeersveiligheid, meer fietsen en lopen, minder uitstoot van schadelijke stoffen, toegankelijke steden en leefbare dorpen voor alle doelgroepen.
De omgevingswet treed op 1 januari 2022 in werking.

De gemeentelijke inspraakverordening voorziet in de wijze waarop inwoners bij de voorbereiding van gemeentelijke beleid worden betrokken. De voorkeur gaat hierbij uit via de weg van interactieve beleidvorming, zoals bedoeld in “Nabij besturen”. Van de bijeenkomsten worden rapportages gemaakt en zienswijzen worden als Inspraaknota bij het uiteindelijke GVVP gevoegd.

3. Opdracht

In de kadernota en programmabegroting 2020 is de behoefte geschetst om te komen tot een actueel kader voor verkeer en vervoer.
“Momenteel ontbreekt een actueel kader om verzoeken af te wegen, initiatieven te beoordelen, knelpunten te signaleren, gemeentelijke ambities te bepalen en keuzes te maken. Dit vraagt om actueel verkeers- en vervoersbeleid. Gelet op de naderende Omgevingswet en de gemeentelijke Omgevingsvisie wordt voorgesteld om de bestaande Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP’s) te actualiseren/harmoniseren en te vergezellen van een actueel uitvoeringsprogramma. Voor het vervaardigen van een GVVP zal (deels) een beroep worden gedaan op externe deskundigheid”

In de Programmabegroting 2020 staat verder het volgende:

- *We stellen een actueel, eenduidig en samenhangend gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP) op met als leidraad “sober en doelmatig”.*
- *We voorzien dit GVVP van een uitvoeringsprogramma waarin zowel projecten vanuit de gemeente maar ook die vanuit de samenleving een plek krijgen.*

4. Resultaat

Medio 2021 beschikt de gemeente Waadhoeke over een actueel Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Voor het nieuwe GVVP lijkt de titel ”Sturen in verkeer” geschikt. Het suggereert nl. een anticiperende en actieve beleidsvorm.

Het nieuwe GVVP bestaat uit 3 delen:

- het beleid (trends, ontwikkelingen, ambities en keuzes);
- het uitvoeringsprogramma (prioritering/ beoogd effect, uitvoeringstijdstip en benodigde middelen);

- een inspraaknota (alle inbreng gerubriceerd voor transparante keuzes).

Het voorstel is om het nieuwe GVVP te baseren op 4 kernthema's:

Verkeersveiligheid – Bereikbaarheid – Leefbaarheid - Duurzaamheid.

Deze thema's zijn goed te koppelen aan de ambities zoals in het coalitieakkoord geformuleerd. De kernthema's zullen SMART worden uitgewerkt.

Kernthema verkeersveiligheid/ Duurzaam veilig
Criterium bij de verkeersveiligheid is het aantal geregistreerde slachtoffers. In het nieuwe GVVP is de aanpak van de verkeersonveiligheid pro-actief en risicogestuurd. Met behulp van meetbare indicatoren, die een sterk oorzakelijk verband hebben met de verkeersveiligheid worden knelpunten inzichtelijk gemaakt.
De resultaten van deze analyse worden naast de externe inbreng gelegd om te zien waar overeenkomsten zijn. In voorkomende gevallen zal aan die elementen een verhoogde prioriteit worden toegekend. Dergelijke prioriteiten moeten worden bepaald in een afwegingskader, zodat er op feitelijke informatie kan worden gestuurd en een stevige basis ontstaat voor het uitvoeringsprogramma.

Kernthema bereikbaarheid
Bereikbaarheid is de mogelijkheid om op een bestemming te komen, al dan niet met een vervoermiddel. De mogelijkheden kunnen worden uitgedrukt in geld, tijd en moeite. Het gaat hierbij niet alleen om de verplaatsing maar bijvoorbeeld ook om het stallen van een vervoermiddel. Met een goede bereikbaarheid kan onze gemeente aantrekkelijker worden voor "vestigen en verblijven".
De 'Parkeervisie' en de in de steigers staande 'Nota parkeernormen' dragen bij aan de bereikbaarheid. Verder is Openbaar vervoer hierbij een belangrijk onderdeel.

Kernthema leefbaarheid
Met leefbaarheid wordt hier bedoeld zo weinig mogelijk (over)last aan de omgeving door verkeer.
Veel kan bereikt worden door de korte autoritten (bijv. naar scholen en winkels) aan te pakken. De "gezonde mobiliteit" (lopen/ fietsen) mag bij een duurzame mobiliteit niet ontbreken. Hierbij zal ook moeten worden ingezoomd op de snelwegfietsroute tussen Harlingen en Leeuwarden en de toename van het (snelle) elektrische fietsverkeer in algemene zin.
Met voorlichting en gedragsbeïnvloeding kan hiermee winst worden behaald. Hierdoor wordt leefbaarheid niet alleen een zaak van de gemeente, maar ook van de bewoners zelf. Dorpsbelangen kunnen daarbij een rol vervullen (bijv. bij kwaliteit (fiets)netwerk).
De leefbaarheid kan ook worden versterkt door recreatieve voorzieningen nabij de directe woonomgeving te creëren. Met het nieuwe GVVP wordt aansluiting op de Nota Recreatie en Toerisme gezocht.

Kernthema duurzaamheid
In onze Duurzaamheidsagenda, is een paragaaf over Mobiliteit opgenomen. Daarbij wordt gefocust op de transitie van fossiel aangedreven vervoer naar duurzaam vervoer en een goede

infrastructuur voor duurzame laad- en tankmogelijkheden. Daarnaast is het bewust maken van burgers en het beïnvloeden van gedrag belangrijk. Het gaat hierbij over het verduurzamen van reisgedrag en hoe de gemeente dat het beste kan stimuleren en faciliteren. Mobiliteit is ook op een andere manier een belangrijk thema binnen de energietransitie. De auto kan in de (nabije) toekomst bijvoorbeeld onderdeel worden van de energieopslag van een woning.
In het kader van de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) trekt de gemeente samen op met andere Friese gemeenten en de provincie. De resultaten daarvan worden onderdeel van het nieuwe GVVP.

5. Procesaanpak

Het proces laat zich grofweg opdelen in een drietal fasen.

Fase 1. Voorbereiding

Om het goede gesprek met de belanghebbenden / betrokken partijen te voeren is het van belang om te weten waar we nu staan. We brengen in beeld wat we weten, zorgen voor actuele cijfers en doen een 1e analyse van wat opvalt in onze gemeente.

1.1 Inventarisatie

a. Oude GVVP's en andere beleidsstukken - gemeente op het gebied van verkeer en vervoer
b. Ongevalsgegevens en snelheden vanuit VIA, alsmede locaties waar het verkeer stagneert
c. Interne en externe wensbeelden, routestructuren (o.a. categorisering) en routes per doelgroep/ thema
d. Bekende uitbreidingen wonen/werken/scholen/enz.
e. Lucht en geluidssituatie
f. Bevolkingsgroei en huishoudensontwikkeling
g. Verwachte ontwikkeling autobezit/-groei/-bewegingen
h. Projectenkaart met daarop geplande werkzaamheden, reconstructies en herstructureringen.
i. Dorps- en wijkvisies/ -plannen
j. Relevante wetgeving en beleid andere overheden

1.2 Onderzoek

Metingen en tellingen op hoofstructuur en de "verzamelwegen/ belangrijke toeleidende wegen". Voor het hoofdwegennet zijn nieuwe metingen noodzakelijk .

1.3 Analyse

Na de inventarisatie en het onderzoek volgt een analyse hiervan, waarbij de ontwikkelingen, een pro-actieve en risicogestuurde aanpak centraal staan. Voor alle kernthema's wordt bepaald hoe het nu is en wat het gewenste toekomstbeeld is. Dit zal als basis worden gebruikt voor de Dialoog uit fase 2. Uiteindelijk zal de informatie uit beide fasen worden gecombineerd om een eenduidig beeld te krijgen.

Fase 2. Dialoog

Een goede samenspraak met de samenleving is mogelijk op basis van een goede informatievoorziening. De informatie van Fase 1 vormt hiervoor de basis.

2.1 (Publieks)bijeenkomsten (invulling n.t.b.)
De gemeente zal met de aankondiging van het GVVP op haar website, social media en in de regionale kranten haar bedoelingen met betrekking tot het GVVP vroegtijdig kenbaar maken. Dorpsbelangen en wijkverenigingen worden op gebruikelijke wijze geïnformeerd, zodat zij desgewenst hun achterban kunnen informeren. In de aankondiging wordt o.a. aangegeven hoe het verloop er uit gaat zien en wat we van de burgers/ bedrijven verwachten.
Met de afdeling Communicatie zal dit nader worden uitgewerkt. Telkens zal op momenten dat er informatie wordt gevraagd en bij belangrijke processtappen de voortgang op een eenduidige herkenbare wijze worden gecommuniceerd zoals hierboven.
De exacte invulling van bijeenkomsten wordt samen met het externe bureau bepaald. Ook kunnen beperkingen door de Coronacrisis hierbij van invloed zijn.

Uitgangspunt is dat elke inwoner, bedrijf of organisatie de mogelijkheid moet hebben om actief in het proces betrokken te worden en inbreng kan leveren voor het nieuwe GVVP.
Naast de samenleving zal ook met andere partners worden overlegd, zie ook hieronder belanghebbenden en betrokken partijen.

2.2 Enquête
Om zo snel mogelijk gegevens en wensen uit de samenleving in beeld te brengen kan een on-line enquête worden uitgezet. Gedacht wordt om dit (vergelijkbaar met de Woonvisie) via een digitale kaart te doen waarbij men eenvoudig wensen en zorgen kan delen. Voor mensen die minder digitaal-vaardig zijn moet maatwerk worden geleverd om aan het uitgangspunt onder 2.1 te kunnen voldoen.

2.3 Opstellen en presenteren concept GVVP
Met de gegevens uit de analyse wordt het eerste concept -GVVP opgesteld. Na bestuurlijke behandeling zal deze aan de samenleving worden voorgelegd. Dit zal op de gebruikelijke wijze worden bekend gemaakt en vorm krijgen tijdens een kernteam (publiekssessie). In het concept worden voor een transparante werkwijze de afwegingskaders benoemd om aan te geven hoe we tot bepaalde keuzes/ prioritering zijn gekomen.

2.4 Inloopmomenten om op het concept te reageren
Na de presentatie van het concept tijdens een publiekssessie zal via een aantal inloopmomenten de mogelijkheid worden geboden om inbreng op het eerste concept te leveren.

<u>Fase 3. Besluitvorming</u>
3.1 Opstellen voorlopig ontwerp GVVP
Met alle verkregen informatie kan een voorlopig ontwerp, voorzien van de opbrengst van de inloopmomenten worden opgesteld. Daarbij zal naast het beleidsdeel ook een uitvoeringsprogramma met een globale raming per onderdeel worden voorgelegd.

3.2 Ter visie legging voorlopig ontwerp GVVP

Het voorlopig ontwerp GVVP zal na behandeling in het college en nadat het document door het kernteam Omgeving is vrijgegeven gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd.
De binnengekomen zienswijzen zullen worden gebundeld in de inspraaknota.

3.3 Kernsessie / Raadsbehandeling GVVP

Via het college zal het definitief ontwerp GVVP aan het Kernteam Omgeving (kernsessie GVVP) worden voorgelegd. Na de kernsessie volgt de vaststelling van het GVVP in de gemeenteraad.

6. Belanghebbenden/Betrokken partijen

De volgende partijen worden betrokken bij het proces:

- Bewoners (individueel, vertegenwoordigingen, zoals dorpsbelangen en wijkverenigingen)
- Bedrijven en koepels (bijv. LTO en ondernemingsverenigingen)
- Vervoer en transport (bijv. Arriva, taxibedrijven),
- Verenigingen die verkeersbelangen behartigen (bijv. VVN, Fietsersbond, maar ook platforms voor ouderen en minder validen)
- Koepels en/of besturen van scholen
- Hulpverlenende diensten
- Provincie Fryslân / Wetterskip
- Aangrenzende gemeenten

7. Globale planning

Wat	**Wanneer**
Instemming Startnotitie en offerte uitvraag	Juni 2020
Bureauselectie	Juni/juli 2020
Inventarisatie, Onderzoek en Analyse	Augustus/september 2020
Behandeling Startnotitie in de gemeenteraad	3 september 2020
Ophalen uit de samenleving door actieve communicatie, inwonersbijeenkomsten (via de griffie ook raadsleden uitnodigen), digitale enquête	September, oktober, november 2020
Opstellen concept GVVP	November/december 2020
Kernteambijeenkomst - kernsessie Presenteren en gesprek over concept GVVP	Januari 2021

Opstellen ontwerp GVVP	Januari/februari 2021
Behandeling ontwerp GVVP in de gemeenteraad; besluiten het stuk vrij te geven voor inspraak.	Maart 2021
Tervisielegging ontwerp GVVP (6 weken)	Maart/april 2021
Opstellen reactienota en afronding GVVP	April/mei 2021
Raadsvergadering Vaststelling GVVP	Juli 2021

8. Financiën

Voor het (laten) opstellen van het GVVP is een bedrag van € 50.000,- beschikbaar (Kadernota). Verder is er een jaarlijks werkbudget van circa € 30.000,-. Dit wordt gebruikt voor eenvoudige aanpassingen, oplossen knelpunten, incidenteel plaatsen van een bord, verkeerstellingen en (incidenteel) extern advies.
Voor grotere investeringen (bijv. aanleg fietspaden, reconstructies, duurzaam veilig inrichten van woongebieden en/of toegangswegen) die voortvloeien uit het nog op te stellen GVVP moet t.z.t. (incidenteel) dekking worden gevonden. Streven is om de resultaten van het GVVP te kunnen betrekken bij kadernota / programmabegroting 2022.
Het ambitieniveau moet gerelateerd zijn aan de mogelijkheden. Dit kan leiden tot het schrappen of vertragen / versnellen in het uitvoeringsprogramma. Om zoveel mogelijk werk met werk te maken zal worden gezocht naar combinatiemogelijkheden met andere werken bijvoorbeeld in het regulier Beheer en Onderhoud of herstructureringen. Verder wordt constant gekeken naar subsidiemogelijkheden van bijv. provincie en Rijk.

9. Risico's

De Coronacrisis kan effecten hebben op het uitgezette proces. Door veel thuiswerken bijvoorbeeld kunnen onderzoeksgegevens worden beïnvloed en kan het organiseren van bijeenkomsten worden bemoeilijkt. Ook weten we niet wat de lange termijn gevolgen de Corona crisis zal hebben. Het is niet ondenkbaar dat hiervoor in het GVVP een passage of scenario zal worden opgenomen.

10. Visualisatie


2021
FINISH
FASE → 3
Besluitvorming
duurzaamheid
A
B
bereikbaarheid
FASE → 2
Dialoog
- bijeenkomsten
verkeersveiligheid
FASE → 1
VOORBEREIDING
- inventarisatie
- onderzoek
- analyse
leefbaarheid
Sturen in verkeer
START