

Betreft: Vragen over het GVVP.

Tijdens de programmabegroting is het MIP besproken met 2 aangenomen amendementen/moties.
Onderzoek fietsoversteek Apeldoornseweg en verlagen infrastructuur investeringen

Vraag 1: Hoe werkt dit door in het GVVP-plan?

Vraag 2: Moet de kwalificering van het wegonderhoud aangepast worden alvorens een uitvoeringsplan voor meerdere jaren te maken?

De kernboodschap in de raadsinformatie is; we werken aan een nieuw uitvoeringsplan 2024-2028, gebaseerd op het huidige VGGP, dat begin 2024 aan de raad voorgelegd wordt.
Hiertoe wordt de gemeenschap uitgenodigd mee te denken.

Vraag 3: Als fractie zijn wij van mening dat er eerst een mobiliteitsvisie moet zijn en daarop volgt uiteindelijk een uitvoeringsplan door de raad vast te stellen. Onze fractie wil graag begrijpen waarom U van mening bent dat wij begin 2024 al een uitvoeringsplan, dus zonder een mobiliteitsplan, moeten goedkeuren?

-
1. Het uitvoeringsplan GVVP en het MIP zijn sterk aan elkaar verbonden. In het GVVP en ook het uitvoeringsplan GVVP zijn locaties opgenomen waar bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of leefbaarheid op en rond wegen verbeterd moet worden. De ingrepen aan die wegen worden in kosten en qua planning vertaald in het MIP. Daarbij wordt gekeken of het mogelijk is om verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid te combineren met onderhoud aan een weg, dit om de efficiëntie te vergroten, overlast door werkzaamheden te verminderen en kosten te kunnen beperken. Kortom, het aangenomen amendement over verlagen van infrastructuur investeringen wordt zeker meegenomen in het uitvoeringsplan GVVP. Voor het onderzoek naar de fietsoversteek Apeldoornseweg geldt praktisch gezien hetzelfde; hiervoor kan een plek worden ingeruimd in het uitvoeringsprogramma.
 2. Voor het uitvoeringsprogramma GVVP 2024-2028 is dit geen vereiste. De zaken die in het uitvoeringsprogramma opgenomen worden gaan namelijk over verkeerskundige-/mobiliteitsaspecten. Het wegonderhoud is een separaat programma. Wel komen beide samen in het MIP en indien mogelijk op projectniveau. Dus bij de planning, bekostiging en uitvoering van projecten is het onderhoudsniveau van wegen wel van belang.
 3. Op dit moment hebben we in Hattem een GVVP dat in 2018 door u is vastgesteld. Aan dat beleidsstuk is geen einddatum gekoppeld. Inhoudelijk zien we dat nog niet alle van de gestelde doelstellingen zijn gehaald en de benoemde projecten nog niet zijn uitgevoerd. Kortom, in het GVVP zijn nog verkeersveiligheidsknelpunten benoemd waar nog niet aan gewerkt is. Dit terwijl we deze nog wel herkennen en van mening zijn dat het verstandig is daar mee aan de slag te gaan.
Qua volgordelijkheid is het logisch om een overkoepelende mobiliteitsvisie vast te stellen en vervolgens aan de slag te gaan met de daaronder vallende beleidsstukken; zoals verkeer- en vervoerbeleid en parkeerbeleid. Daaruit volgt vervolgens een uitvoeringsdeel en opname in het MIP. Echter, die volgordelijkheid zorgt ook voor een langere tijdlijn. Immers een goede mobiliteitsvisie kost tijd en het vaststellen ervan zal zeker niet in de eerste helft van 2024 lukken. Rekening houdende met de daarna volgende beleidsuitwerking en het opstellen van een uitvoeringsplan, loopt de tijdsplanning snel uit tot 2025. Dat betekent kortweg dat op het gebied van verkeersveiligheid de komende (circa 2) jaren enkel gewerkt wordt aan

projecten die nu al lopen. En dat buiten die projecten het beleidsveld verkeersveiligheid verder stil ligt. Dat terwijl we nog wel knelpunten herkennen die in die periode opgepakt en verbeterd kunnen worden.

Het bestaande GVVP bevat grotendeels 'klassiek verkeerskundige' opgaven. De verwachting is niet dat dit zal bijten met de mobiliteitsvisie, immers een doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid zal onveranderd zijn. Het kan verstandig zijn om na het vaststellen van de mobiliteitsvisie het uitvoeringsprogramma tussentijds te updaten.