AAN DE RAAD

Agenda: 1-7-2021
Franeker, 1-6-2021

Onderwerp
Ontwerp Mobiliteitsvisie

Portefeuillehouder
Wethouder B. Tol

Auteur
Jelle Linting, 0518 380 380, j.linting@waadhoeke.nl

Samenvatting
Met de Startnotitie als uitgangspunt is het proces (zie infographic blz. 6 van de ontwerp Mobiliteitsvisie) van de Mobiliteitsvisie opgestart. Naast interne beleidsafstemming is de samenleving bij het proces betrokken geweest door middel van een digitale informatiebijeenkomst, een enquête en 2 publiekssessies van het Kernteam. Ook is er een gesprekronde geweest met stakeholders rond mobiliteit.

Het eerste resultaat was de concept versie. Deze is in het kernteam op 23 maart jl. behandeld en nadien op een aantal punten gewijzigd/aangevuld. Het document dat nu voorligt is de ontwerp Mobiliteitsvisie. Deze kan nu gedurende 6 weken ter visie worden gelegd. In deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend. Vaststelling van de Mobiliteitsvisie staat voor september gepland.

Voorstel

1. De Ontwerp Mobiliteitsvisie ter inzage te leggen

Inleiding

Op 3 september 2020 is door de raad de starnotitie (bijlage 1, corsanummer 20.202755) vastgesteld en zijn we met het proces om te komen tot een Mobiliteitsvisie gestart.

In de Startnotitie is onder andere bepaald dat het nieuwe verkeersbeleid:
- een beleidskader, een uitvoeringsprogramma en een inspraaknota bevat;
- wordt gebaseerd op vier kernthema's: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.
- tot stand komt door middel van een actieve burgerparticipatie.

Om met dat laatste te beginnen, de ontwerp Mobliteitsvisie is via een uitgebreid proces tot stand gekomen. Er is geïnventariseerd, er is geteld, er zijn trendateliers en expertsessies georganiseerd er is een digitale enquête uitgezet en is digitaal een interactieve avond georganiseerd.

Verder is het onderwerp twee keer in het Kernteam behandeld namelijk op 12 januari en 23 maart jongstleden.

Na de tweede behandeling van de Mobiliteitsvisie in het Kernteam is het concept op een aantal onderdelen aangepast/ aangevuld. Allereerst zijn er de tekstuele wijzigingen, welke voortkomen uit het Kernteam en vanuit de afstemming op de uitvoeringsmaatregelen. Ook zijn enkele zaken voorzien van aanvullende informatie.
De meest onderscheidende verschillen met de concept versie zijn de toevoeging van een afwegingskader / stroomschema, de risico-analyse en het uitvoeringspakket. Deze zijn van groot belang om de visie handen en voeten te geven en de vele wensen en knelpunten te beoordelen. Hieronder lichten we dit kort nader toe.

Afwegingskader
Het afwegingskader is als een stroomschema (Blz. 53) in de Ontwerp-visie opgenomen, zodat voor alle 4 uitgangspunten (Wegencategorisering (Duurzaam Veilig), Risicoanalyse, Inbreng en Beleidswensen) via een beslismodel naar een uitvoeringsmaatregel wordt verwezen. Dit draagt substantieel bij aan de helderheid en de begripsvorming van de maatregelen.

Risico-analyse
Voor de intrede van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 reageerden we reactief en werden maatregelen getroffen op locaties waar ongevallen waren gebeurd. Tegenwoordig wordt er in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 meer gekoerst op een risicogestuurde aanpak om het aantal slachtoffer-ongevallen terug te dringen. Deze pro-actieve aanpak is ook toegepast in de Ontwerp-visie, onder het kopje "Risico-analyse".

Uitvoeringspakket
Vanuit het beleidsdeel is een aantal maatregelen gegenereerd. Een aantal van die maatregelen vindt zijn oorsprong in Duurzaam Veilig en de Risico-analyse. Dit zijn de veelal grotere infrasructurele maatregelen (Fietspaden. Weginrichting ed.)
Ook heeft de inbreng (samenleving/ Kernteam) resultaten opgeleverd.

Door toevoeging van deze onderdelen is het ontwerp voldoende gereed om voor een

periode van 6 weken ter visie te leggen.

Beoogd (meetbaar) effect

Het ontwerp van de Mobiliteitsvisie is dusdanig gereed dat deze voor een periode van 6 weken ter visie kan worden gelegd.

Motivering

Argumenten

1.1 De ontwerp Mobiliteitsvisie is zorgvuldig tot stand gekomen.

De conceptvisie is ontstaan uit een brede inventarisatie en een interactief
Proces, waarbij inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. Vanwege de corona-crisis is dit anders gegaan dan normaal en hebben de sessies deels online plaatsgevonden. Vertrekpunt is de door de gemeenteraad vastgestelde Statnotitie.
Op blz. 6 van de ontwerp Mobiliteitsvisie is het gehele proces visueel weergegeven.

1.2 Alle relevante thema's hebben een plek gekregen in de ontwerp-Mobliteitsvisie.

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Waadhoeke is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Dit is overigens een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers èn beheerders van infrastructuur.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze strategische opgaven zijn al opgenomen in de startnotitie en vormen daarmee de basis voor de ontwerp-Mobiliteitsvisie.

De thema's keren ook terug bij de beoordeling van knelpunten die voortvloeien uit de visie.

1.3 De ontwerp-Mobiliteitsvisie biedt een kader om maatregelen te beoordelen en te prioriteren.

De visie en strategische opgaven zoals onder 1.2 benoemd zijn vertaald naar concrete maatregelen voor de komende vijf jaar. Verkeer binnen Waadhoeke leeft en belangengroepen en inwoners zijn erg betrokken. Dit resulteert in een groot aantal wensen en knelpunten. We kunnen niet alles in één keer oplossen. Daarbij komt ook dat niet alles is op te lossen met infrastructurele maatregelen voor specifieke locaties. Veel aangegeven knelpunten hebben ook betrekking op het gedrag van medeweggebruikers. Daarom is een prioritering gemaakt waarbij de belangrijkste knelpunten en wensen als eerste worden opgepakt. De focus ligt daarbij op de komende vijf jaar.

Figuur 5.1 blz. 53 bevat het afwegingskader. Vanuit Duurzaam Veilig en de Risicoanalyse worden maatregelen gegenereerd, waarvan in hoge mate verwacht wordt dat zij slachtofferongevallen kunnen voorkomen. Het afwegingskader geeft een helder inzicht in hoe Waadhoeke tot bepaalde keuzes is gekomen. De uitdaging is om hiervoor de komende jaren ook de benodigde dekking te vinden. Zowel binnen de eigen middelen als via

mogelijke subsidies en werk met werk.

Draagvlak wordt verkregen door ook serieus om te gaan met de input uit onze mienskip. De gewenste maatregelen zijn weliswaar niet (altijd) bij de grote projecten ondergebracht, maar vallen volgens het stroomschema onder het kopje “kleine verbetermaatregelen”. Deze maatregelen kunnen worden gedekt vanuit een werkbudget waarmee snel ingespeeld kan worden op wensen / het oplossen van kleinere knelpunten. De uitdaging hierbij is om met relatief beperkte budgetten een hoge bijdrage aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie te leveren.

1.4 De Mobiliteitsvisie geeft financieel inzicht in het te voeren beleid.
Met een uitvoeringsprogramma worden de kosten voor de komende 5 jaar inzichtelijk. Het betreft een breed scala aan onderwerpen die (op basis van kengetallen / opgedane ervaring) van een bedrag zijn voorzien. Bij de besluitvorming over de visie en in het proces rondom de kadernota en begroting zal worden bepaald welke ruimte voor het uitvoeren van de Mobiliteitsvisie kan worden gevonden. De snelheid waarmee invulling aan de ambities kan worden gegeven kan op die manier (jaarlijks) integraal worden afgewogen.

<u>Kanttekeningen</u>
1.1 Niet iedere wens / inbreng kan worden gehonoreerd.
Input is mooi en vaak bruikbaar. Het geeft aan wat er leeft, maar in het perspectief van onze totale gemeente is de ene situatie minder urgent dan een andere situatie. Vaak betreft het gedrag en we kunnen met maatregelen of verkeersborden niet alle problemen oplossen. Wel willen we in voorkomend geval over de input die we hebben gekregen vanuit de inwoners/dorpsbelangen in gesprek. Een toereikend werkbudget is van belang om knelpunten op een sobere en doelmatige wijze weg te nemen.

Analyse
In de voorliggende ontwerp Mobiliteitsvisie die ter inzage zal worden gelegd, is reeds een uitgebreide analyse is 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). In deze maatregelen zal niet iedereen, die input voor de Mobiliteitsvisie heeft geleverd, zich herkennen.

Ook wordt verkeersoverlast 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 via een toereikend werkbudget wordt 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 (bz. 37 – 43) belicht. Van daaruit wordt de omslag van het heden naar de gewenste toekomst gemaakt. Hierbij gaat het om de relatie met de Omgevinsgsvisie, de pro-actieve aanpak verkeersveiligheid (SPV 2030), het klimaatakkoord, provinciaal beleid, het coalitieakkoord, autonome voertuigen, digitale samenleving en deelmobiliteit.

Alternatieven

De Ontwerp Mobiliteitsvisie is een resultaat van een proces met veel inbreng, maar ook met bepaalde uitgangspunten. In het vooraf afgesproken proces en op basis van de eigen inspraakverordening is de volgende stap de tervisielegging van het ontwerp. Hiervoor is geen alternatief.

Vervolg

Na het raadsbesluit zal het Ontwerp ter inzage worden gelegd en daarna (mede afhankelijk van het aantal reacties en de complexiteit) in de raadsvergadering van 23 september worden vastgesteld.

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. Hieruit is voldoende opbrengst gekomen voor een Mobiliteitsvisie met draagvlak. Door het als ontwerp ter visie te leggen ontstaat nog een (laatste) formele kans om te reageren.

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.

Communicatie

Start inspraakprocedure Algemene Wet Bestuursrecht door middel van openbare kennisgeving via overheidspublicaties (digitale gemeenteblad) en gemeentelijke communicatiekanalen.

Financiën

Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke kosten de komende 5 jaar zijn gemoeid met de uitvoering van van het beleid. Het gaat hierbij 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.

Bij de besluitvorming over de visie en in het proces van de kadernota en begroting zal worden bepaald welke ruimte voor het uitvoeren van de Mobiliteitsvisie kan worden gevonden. Het verkrijgen van subsidies en het meeliften (werk met werk) met andere werkzaamheden zijn daarbij van invloed.

Juridisch kader

Planwet Verkeer en Vervoer

Bijlagen

Bijlage 1: Startnotitie Mobiliteitsvisie (Corsanummer: 20.202755)
Bijlage 2: Ontwerp Mobiliteitsvisie Waadhoeke (Corsanummer: 21.202355)

Burgemeester en wethouders van Waadhoeke

, burgemeester

, secretaris

NR.: 21.202356

De raad van de gemeente Waadhoeke

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van Waadhoeke van 1-6-2021;

B E S L U I T

1. De Ontwerp Mobiliteitsvisie ter inzage te leggen

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 1-7-2021,

Signed By: Waanders, M.C.M. <m.waanders@waadhoeke.nl>
13/07/2021 18:45:12 CEST
ID: 5fe0a9aa-881f-4504-8ae8-91e04fa55172
Auth: Scribble

, voorzitter

Signed By: Lyklema, Tinco <t.lyklema@waadhoeke.nl>
12/07/2021 14:31:25 CEST
ID: 5fe0a9aa-881f-4504-8ae8-91e04fa55172
Auth: Scribble

, griffier

Dit document is digitaal ondertekend.