Raadsvoorstel en -besluit

2021-0132132

GVVP

Aan de leden van de raad,

Het college van burgemeester en wethouders stelt u voor te besluiten:

1. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) met bijlagen vast te stellen;

2. De volgende exploitatiebudgetten beschikbaar te stellen voor de jaren 2022 t/m 2025 ten behoeve van onderzoeken en maatregelen zoals omschreven in de modules van het GVVP:
a. €233.850,- voor het jaar 2022
b. €251.850,- voor het jaar 2023
c. €188.850,- voor het jaar 2024
d. €126.850,- voor het jaar 2025;

3. De exploitatiebudgetten te dekken door een onttrekking uit de algemene reserve van:
a. €233.850 in 2022
b. €251.850 in 2023
c. €188.850 in 2024
d. €126.850 in 2025;

4. De begroting 2022 en de meerjarenbegroting 2023-2025 te wijzigen overeenkomstig de voorgaande beslispunten.

De secretaris, De burgemeester,

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier, De voorzitter,

Toelichting

Inleiding

In 2016 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (verder: GVVP) vastgesteld. Het plan bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een looptijd tot en met 2030, het uitvoeringsprogramma kent 2020 als aflopend jaar. Gezien de ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, energie en milieu heeft uw college aangegeven behoefte te hebben aan een nieuw uitvoeringsprogramma. Uitdrukkelijke wens hierbij is dat na besluitvorming door de gemeenteraad daadwerkelijk budgetten gekoppeld zijn aan de ingrepen zodat er effectief uitvoering kan worden gegeven aan het verkeersbeleid.

Om zicht te krijgen op de stand van zaken en de reeds uitgevoerde maatregelen is het GVVP geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie in combinatie met recente inzichten hebben geleid tot een herziening van het GVVP en een nieuw uitvoeringsprogramma. Dit ligt nu bij u voor.

Op 11 mei 2021 heeft u in uw Carrousel voor het eerst gesproken over het GVVP. Toen was er alleen tijd voor (technische) vragen over het voorliggende GVVP. Conform besluit van destijds heeft het college het raadsvoorstel teruggenomen. De schriftelijke beantwoording op de door u gestelde (technische) vragen vind u terug in de derde bijlage bij dit voorstel.

Ten opzichte van de behandeling van 11 mei jl. is het GVVP aangepast. Waar het eerst bestond uit verschillende rapporten (een visiedocument, beleidsdocument met modules en een parkeerbeleidsplan) is het nu samengevoegd in één GVVP. In de GVVP leest u de verkeersvisie tot aan 2030, de modules met maatregelen en is het parkeerbeleid opgenomen in een module. Uit de verkeersvisie zijn twee onderwerpen geschrapt: het afsluiten van de afslag A16 en het autovrij maken van de Zwijndrechtse brug.

Als ondersteunende bijlagen zijn bij het raadsvoorstel de cijfers gevoegd die zijn gebruikt voor het opstellen van dit beleid. Ook ontvangt u bijlagen die participatie betreffen, zoals de samenvatting van de enquête. Als laatste bijlage ontvangt u de beantwoording van de technische vragen, van de Carrousel van 11 mei 2021.

Eerdere besluitvorming

2021-0050651, 11 mei 2021, Carrousel:
Raadsvoorstel teruggelegd in handen van het college en beantwoording van de gestelde (technische) vragen door het college. Nieuwe behandeling gewenst op later te bepalen datum.

2021-0013469, 16 februari 2021, Collegebesluit:
Het GVVP vast te stellen en vrij te geven voor inspraak.

2020-16004, 14 april 2020, Collegebesluit:
Het parkeerbeleidsplan vast te stellen en vrij te geven voor inspraak.

2020-15978, 24 maart 2020, Collegebesluit:
Kennis te nemen van de evaluatie van het GVVP 2016 en de gemeenteraad hierover te informeren.
Opdracht te geven aan de organisatie om het beleid en uitvoeringsprogramma te actualiseren.

2016-13792, 21 juni 2016, Raadsbesluit:
Vaststellen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en Uitvoeringsprogramma.

Beoogd effect

Een geactualiseerd GVVP voor de gemeente Zwijndrecht, met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Aan het uitvoeringsprogramma zijn na besluitvorming door de gemeenteraad budgetten gekoppeld zodat er uitvoering kan worden gegeven aan het GVVP.

Argumenten

1.1 De vaststelling van het GVVP leidt tot een frisse kijk op de (nog) benodigde ingrepen. In combinatie met nieuwe inzichten en ontwikkelingen biedt dit de kans om Zwijndrecht toekomstbestendig te ontwikkelen met aandacht voor de mobiliteitstransitie. De vaststelling van het GVVP laat ons in projecten anders denken om de transitie in gang te zetten: meer ruimte voor duurzame mobiliteit.

2.1 Een uitvoeringsprogramma met planning, gekoppeld aan budgetten, biedt de kans om daadwerkelijk de maatregelen uit te kunnen gaan voeren. Er zal daarbij gekeken worden naar meekoppelkansen met het investeringsprogramma openbare ruimte.

Kanttekeningen

1.1 Keuzes zijn nodig. Niet iedereen kan en zal daar 100% tevreden over zijn. Dat moeten we ons realiseren en dat moet gecommuniceerd worden. Intern, om de nieuwe denkwijze te laten landen en hier begrip voor te krijgen en vervolgens ook extern. Voorbeelden van het omdenken zijn al in het parkeerbeleidsplan genoemd. Zo wordt er uitgegaan van een hoge parkeerbezettingsgraad, om zo vrijkomende ruimte in te kunnen richten als groen. Dit komt de uitstraling en leefbaarheid ten goede, is duurzaam en draagt bij aan waterberging en het verminderen van hittestress, maar niet alle bewoners zullen het hiermee eens zijn.

1.2 Realisatie van deze verandering vraagt om tijd. Verkeer en vervoer in algemeenheid is sowieso in verandering (elektrificatie, deelgebruik en autonoom rijden). Gemeenten zijn in deze ontwikkelingen niet leidend, maar zullen wel moeten meebewegen en ook doelgericht moeten faciliteren. Infrastructurele aanpassingen zijn vaak ingrijpend en kostbaar. Deze kunnen niet ineens gerealiseerd worden, waardoor een slimme combinatie met lopende projecten bijvoorbeeld een must is. We zetten de lijn voor de lange termijn uit en starten daar nu mee.

Extern draagvlak

Het minder auto-minded denken vraagt een verandering in denken. Het roept veel vragen op hoe dit zal worden bereikt. De boodschap moet herhaald blijven worden om deze te laten landen en daarnaast maken we alternatieven aantrekkelijker.

Voor een ieder is een enquête via de online platforms uitgezet om input en reacties op te halen op het voorgestelde beleid. De uitkomsten geven geen reden tot wijzigingen van het beleid, de voornemens om in te zetten om een minder auto-minded Zwijndrecht worden bevestigd.

Duurzaamheid

Zwijndrecht onderscheidt vier ambities op het gebied van duurzaamheid. Onderstaand gaan we per ambitie in op de bijdrage van verkeer en vervoer. Duurzaamheid komt vooral in de actualisatie aan bod, minder in de nu uitgevoerde evaluatie. Daarom geven we nu een aantal richtingen waar in het nieuwe beleid nader op zal worden ingegaan.

1. Ambitie 'energie neutrale gemeente':
Zoals aangegeven, is gebleken dat er onvoldoende inzet heeft plaats gevonden op het stimuleren van het fietsgebruik. Juist die modaliteit levert een bijdrage aan minder uitstoot van energie. Dat

constateren we en is input voor het nieuwe beleid. Voor de lange afstand zetten we in op ketenverplaatsingen, waarin de fietser overstapt op het openbaar vervoer.

2. Ambitie 'circulaire economie':
Voor verkeer en mobiliteit zal er in het nieuwe beleid verder worden ingezet op minder uitstoot, elektrificatie van het voertuigenpark en verschuiving naar openbaar vervoer.

3. Ambitie 'klimaatadaptatie en groen/biodiversiteit':
Minder zware infrastructuur maakt ruimte voor een andere inrichting (bijvoorbeeld groen). Het parkeerbeleidsplan zet hier al sterk op in. In het nieuwe GVVP heeft dit ook een plek gekregen.

4. Ambitie 'vermindering milieubelasting':
Verkeer bundelen op een beperkt aantal wegen maakt dat deze wegen daarop ingericht kunnen worden. Dit vermindert de overlast op andere wegen, geeft ruimte aan andere functies, zoals groen en verbetert zo de kwaliteit van de leefomgeving.

Kanttekening hierbij is dat de luchtkwaliteit als gevolg van verkeer alleen direct rondom zeer drukke wegen meetbaar effect heeft. De achtergrondconcentratie fijnstof in de Drechtsteden wordt voor een groot deel ook bepaald uit de omgeving, waarbij bedrijvigheid en de grote verkeerswegen (de A15,A16 en N3) invloed hebben. Deze achtergrondconcentratie is meer bepalend dan met verkeer beïnvloed kan worden. Een oplossing moet dus gevonden worden op een groot samenspel van ingrepen. Met inzet op langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en bijdragen aan elektrificatie (auto, fiets en ov) leveren we een bijdrage en een verminderde milieubelasting. Dit samen met de inzet op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Aanpak/uitvoering/evaluatie

Aanpak besluitvormingsproces:
In het vierde kwartaal van 2019 is er gestart met de evaluatie van het GVVP. Deze evaluatie is in april 2020 met u als gemeenteraad gedeeld. Parallel hieraan is het nieuwe parkeerbeleidsplan ook met u als gemeenteraad gedeeld. In het vervolgtraject is dit parkeerbeleidsplan als module onderdeel geworden van het GVVP. In september 2020 heeft er een Oriëntatieavond plaatsgevonden waarin het volgende met u is gedeeld: de evaluatie en verkeersvisie van het GVVP, het parkeerbeleidsplan en de ontwikkelingen rondom de dedicated goederenlijn en de overkapping van de A16. Op deze avond heeft u de wens uitgesproken goed betrokken te willen worden bij verdere uitwerking van het GVVP. Dit heeft geresulteerd in een tweede Oriëntatieavond op 19 januari 2021. Op deze avond bent u meegenomen in de Verkeersvisie en de daaruit voortkomende acht modules voor o.a. de voetganger, de fiets en de auto.

Het college van B&W heeft vervolgens de verkeersvisie en de modules van het GVVP ter inzage gelegd, zodat omwonenden en andere stakeholders konden reageren op dit plan. Daarnaast is er een enquête uitgezet via de sociale media. Op 11 mei 2021 heeft u in uw Carrousel gesproken over het GVVP. Op basis van uw input en vragen is het voorstel aangepast, wat resulteert in het document dat nu voorligt.

Uitvoering GVVP:
De uitvoering van het GVVP is binnen de organisatie belegd. Een aantal maatregelen valt nadrukkelijk samen met het Investeringsprogramma openbare ruimte. Op verschillende locaties is het vanuit beleidsoogpunt gewenst de weg aan te passen, dit kan op een aantal locaties ook samengaan met de al geplande werkzaamheden die staan opgenomen in het Investeringsprogramma openbare ruimte.

Communicatie/publicatie/participatie

Na vaststelling door de gemeenteraad van het GVVP wordt deze op de website van de gemeente Zwijndrecht geplaatst.

Personeel/organisatie/SCD
N.v.t.

Financiën
Voor het uitvoeren van de maatregelen uit de modules is budget benodigd. Zoals aangegeven liep het vorige uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Er is nu nieuw budget nodig om maatregelen te kunnen uitvoeren. Daarbij gaat het om budget voor jaarlijkse/tweejaarlijkse metingen, monitoren, verbeteringen van oversteeklocaties in bijvoorbeeld de module voetgangers en verbeteringen van bewegwijzering of parkeerplaatsen in de module fiets. De budgetten worden incidenteel aangevraagd tot en met 2025 en gedekt door onttrekkingen uit de algemene reserve. Dit past binnen de financiële strategie: incidentele kosten worden gedekt door incidentele middelen. Een onttrekking uit de algemene reserve valt daaronder.

- De volgende middelen worden aangevraagd. Dit is een optelsom van de maatregelen per module uit het GVVP.
    - Voor het jaar 2022 €233.850,-
    - Voor het jaar 2023 €251.850,-
    - Voor het jaar 2024 €188.850,-
    - Voor het jaar 2025 €126.850,-
- In de vorige carrousel heeft u aangegeven nog geen besluit te willen nemen over extra investeringskredieten en dit te willen doen volgens de bekende besluitvormingssystematiek van het investeringsprogramma openbare ruimte. De bekende systematiek is: ramen in de begroting en definitieve besluitvorming bij het definitieve ontwerp en uitvoeringskrediet. Volgend jaar in de begroting zult u dus worden geïnformeerd over de plus in het investeringsprogramma op basis van kengetallen. U besluit uiteindelijk over de daadwerkelijke investering middels een apart raadsvoorstel, zoals u gewend bent. Uiteraard wordt er ook gekeken per project naar de mogelijkheden van subsidies.