

Besluitvormende bijeenkomst Papendrecht

Voorstel

Openbaar

Vergadering van 2 november 2023

Zaaknummer: 2023-0129842

Mobiliteitsplan Papendrecht 2035

Bevoegde portefeuillehouder: Arno Janssen

Fatale termijn:

Afgesproken is met de raad dat we in 2023 het nieuwe Mobiliteitsplan vaststellen. Tevens werkt een vertraging door in het opstellen van andere (beleids)documenten zoals de Parkeervisie.

Gevraagd besluit

1. Het Mobiliteitsplan Papendrecht 2035 als beleidskader vast te stellen;
2. De financiële consequenties voor de jaren 2024, 2025, 2026, 2027 en verder te verwerken in de meerjarenbegroting volgens onderstaande opsomming:

1. € 85.500 voor het jaar 2024
2. € 90.500 voor het jaar 2025
3. € 150.500 voor het jaar 2026
4. € 150.500 voor het jaar 2027 en verder

Inhoud

Inleiding

Het huidige gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP) komt uit 2015 en is achterhaald. Daarom is aan een nieuw Mobiliteitsplan gebouwd. De denkrichting van de Omgevingsvisie is samen met het bestuursakkoord en het collegeprogramma de basis waarop het mobiliteitsbeleid verder is uitgewerkt. Op deze manier wordt de mobiliteitstransitie "van auto naar fiets" concreet en zichtbaar in de openbare ruimte.

Beoogd effect

Actueel mobiliteitsbeleid.

Argumenten

1.1 De kaders van het beleidsplan zijn belangrijk voor de inrichting van het plan

Het beleidsplan geeft praktische invulling aan de voorgenomen transitie. Als je doet wat je altijd deed krijg je wat je altijd kreeg. Duidelijke en scherpe keuzes zorgen voor de gewenste verandering. Via Duurzaam Veilig en het STOMP-principe (zie onder 1.2) wordt invulling gegeven aan de veranderende mobiliteit richting 2035. Dit draagt bij aan de transitie naar een vitaler, verkeersveiliger en bereikbaar Papendrecht. Verkeersveiligheid is hierbij overkoepelend kader én uitgangspunt.

1.2 Het STOMP-Principe is de basis

De traditionele gedachte binnen mobiliteitsbeleid richtte zich op (de inrichting van wegen voor) de auto en daarna het inpassen van lopen en fietsen. Dit wordt omgedraaid. Het STOMP-principe vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit en vormt een leidraad en afwegingskader bij (her)inrichtingen en vraagstukken binnen de openbare ruimte. Uitgegaan wordt van de volgende prioriteit voor de vervoerswijzen:

1. Stappen; lopen
2. Trappen; fietsen
3. Openbaar vervoer
4. Mobility as a Service (MaaS)

5. Privé of Particuliere auto of Parkeerplaats

1.3 Aansluiten op het Integraal Veiligheidsplan

In het Integraal Veiligheidsplan (IVP) is verkeersveiligheid als speerpunt aangeduid. Er is toegezegd dat de uitwerking van het onderdeel verkeersveiligheid loopt via het mobiliteitsplan. Hiermee is de pijler verkeersveiligheid prioritair in het maatregelenpakket van het Mobiliteitsplan.

1.4 Gedragsmaatregelen als sluitstuk

Niet alles is oplosbaar met een goede (her)inrichting van de infrastructuur. Binnen Nederland en zeker ook binnen gemeente Papendrecht zijn de wegen over het algemeen goed op orde qua inrichting. Het vertonen van het juiste gedrag is cruciaal. Door te sturen op gedrag en kennis en het verbeteren hiervan gaat een preventieve werking uit. Mocht er toch sprake blijven van ongewenst gedrag dan is repressieve handhaving geboden.

1.5 Motie van 50 naar 30

Een motie in de 2^e Kamer verzocht dat alle wegen binnen de bebouwde kom qua snelheid in principe teruggebracht moeten van 50 km/uur naar 30 km/uur. Het CROW deed in opdracht van het ministerie van I&W onderzoek naar de mogelijkheden, effecten en consequenties. Het CROW adviseerde om 30 km/uur binnen de bebouwde kom niet als landelijke wettelijke norm te maken. Het ministerie heeft dit advies overgenomen.

Binnen Papendrecht volgen we dit advies, echter dit betekent niet dat er binnen Papendrecht gestreefd wordt naar een uitbreiding van de 30 km/uur zones waar dit past om de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de wijken te vergroten. Als er groot onderhoud wordt uitgevoerd, een nieuwe weg wordt gerealiseerd of als er een verkeerveiligheidsknelpunt is dan wordt de mogelijkheid onderzocht om te komen tot deze afwaardering.

1.6 Er is draagvlak voor de richting

Er is breed geparticipeerd, zowel online als offline. Dit deden we via een enquête onder het bewonerspanel in samenwerking met onder andere het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD), de jeugd is op basis van een steekproef bevestigd op straat, we organiseerden een brede bijeenkomst en werkten met het expert-team. Daarnaast zijn verkeerveiligheidsknelpunten opgehaald in de wijken tijdens vier verschillende ontmoetingen. Tevens bestond de mogelijkheid online knelpunten kenbaar te maken.

De inspraakperiode zorgde voor een aanscherping van het concept. De opbrengst van de inspraakperiode is verwerkt in een zogenaamde inspraaknotitie. Hierin wordt beargumenteerd wat wel of niet overgenomen is in het Mobiliteitsplan.

Kanttekeningen

1.1 100% tevredenheid bestaat niet

De verpakking van de boodschap en door aan te geven waar de winsten te behalen zijn, zorgt voor begrip. Door ingrepen te doen snijdt het spreekwoordelijke mes aan twee kanten. Als voorbeeld: door het autogebruik in woongebieden terug te dringen neemt de verkeerveiligheid en ook leefbaarheid in de woonstraten verder toe.

1.2 Verkeerveiligheid is geen thema

Verkeerveiligheid is juist een kader c.q. randvoorwaarde en hiermee uitgangspunt binnen verkeer en mobiliteit. Voor verkeerveiligheid is door de burger zelfs zoveel aandacht gevraagd dat dit tot een speerpunt van het IVP is benoemd.

1.3 Het mobiliteitsbeleid geeft niet alle antwoorden

Het plan geeft vooral richting waarop we ons toekomstig willen en moeten ontwikkelen om onze ambities waar te maken.

2.1 Er zijn onvoldoende middelen om deze transitie te organiseren

Er zijn subsidiemogelijkheden om deze transitie extra kracht bij te zetten. Daarnaast wordt gekeken naar slimme combinaties met reeds geplande en nog te plannen (onderhouds) projecten waardoor mogelijk efficiëntie te behalen is.

Financiën

De financiële consequenties voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit zijn onderstaand weergegeven. Dit bedrag (€200.000) voorziet in elk geval in het doen van onderzoeken, opstellen beleid en uitvoeren van kleine maatregelen zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma van Mobiliteit. Grote(re) (infra) investeringen maken hier primair geen onderdeel van uit aangezien deze bedragen vaak hoger zijn.

Doorkijk op hoofdlijnen (op basis van meerjarenbegroting)

	2024	2025	2026	2027 e.v.
UVP Mobiliteit *	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
Regulier beschikbaar				
<i>Verkeersmaatregelen</i>	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
<i>Verkeersveiligheid</i>	€ 29.500	€ 29.500	€ 29.500	€ 29.500
<i>Onderzoek kansen mobiliteitshubs</i>	€ 25.000	€ -	€ -	€ -
<i>Opstellen lokale fietsagenda</i>	€ -	€ 20.000	€ -	€ -
<i>Publiekscampagnes in de wijken</i>	€ 40.000	€ 40.000	€ -	€ -
Netto bij te begroten voor UVP	€ 85.500	€ 90.500	€ 150.500	€ 150.500

* extra uren inzet maakt geen onderdeel uit van bedrag

In projecten zijn uren opgenomen in de vorm van VAT-kosten, deels zijn uren opgenomen binnen de reeds bestaande formatie. Voor nu is het prematuur het formatieve effect van het uitvoeringsprogramma Mobiliteit te begroten. Jaarschijf 2024 van het uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de jaarplannen 2024. Als blijkt dat extra capaciteit noodzakelijk is dan volgt dit via de P&C-producten.

Het uitvoeringsprogramma is opgenomen in de bijlage. Hier wordt gekeken naar de maatregelen voor 2024 en verder. Voor de periode na 2024 is de planning indicatief en deze is afhankelijk van (externe) factoren. Grote(re) investeringen lopen via het meerjarig investeringsprogramma. In 2025 en 2026 komt dit geormerkt terug in de besluitvorming.

Voor 2024 zien we in elk geval extra investeringen op onderstaande locaties (deze vallen dus buiten de €200.000). Op dit moment zijn de exacte bedragen van deze projecten, gelet op de fase waarin de voorbereiding zich begeeft, nog onvoldoende helder. Daarom volgt later via de P&C-cyclus een concrete aanvraag.

1. Inrichting Noordhoek, Westeind en (deel) Anthony Fokkerweg met fietssuggestiestroken (combi met onderhoud);
2. Herinrichting looproute Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad;
3. Realisatie looproute aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek;
4. Afwaarderen (en herinrichten) van Oostkil en Zuidkil naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u.

Uitvoering

De uitvoering van het Mobiliteitsplan kent verschillende facetten. We combineren waar mogelijk fysieke maatregelen met bijvoorbeeld de planningen van wegbeheer, milieu en geluid. Op deze manier streven we naar maximaal rendement.

Planning mobiliteit 2024

Het overzicht met maatregelen voor 2024 is opgenomen in de bijlage.

Communicatie & participatie

Na vaststelling wordt dit via de gebruikelijke kanalen gepubliceerd.

Duurzaamheid & ecologie

Het streven is een naar keuze voor een meer actieve vervoerswijzen. Hierdoor ligt de nadruk minder op de auto en meer op lopen en fietsen. Toekomstig betekent dit dat er ook minder ruimte nodig is voor zware en brede infrastructuur waar de auto om vraagt. Dit kan op termijn zorgen voor meer groen en mogelijkheden voor klimaat adaptieve maatregelen. Daarnaast zorgt een vermindering en verschoning van het autoverkeer ook tot minder uitstoot.

ICT

Niet van toepassing.

Alle relevante stukken zijn voor u ter inzage gelegd.

Bijlagen

1. Bijlage 1 - 20230912 Inspraaknota Mobiliteitsplan 2035 Papendrecht.pdf
2. Bijlage 2 - 20230912 Planning Mobiliteit 2024.pdf
3. Bijlage 3 - 20230912 Mobiliteitsplan Papendrecht 2035 R4.11.pdf