

Mobiliteitsvisie 2016-2026

voor beeldvormende raad

naam opsteller: A. Gerritsen

telefoonnummer: 377 297

e-mailadres: a.gerritsen@doetinchem.nl

Te besluiten om:

1. Het nieuwe mobiliteitsbeleid voor de gemeente Doetinchem, als verwoord in de 'Mobiliteitsvisie 2016-2026', vast te stellen.
2. De toepassing van de Mobiliteitsvisie (verwoord in de Mobiliteitsagenda, hoofdstuk 4) aan te wijzen als belangrijkste richtlijn in de advisering bij afwegingen waar verkeer een rol bij speelt.
3. De bijlage 'Mobiliteitsvisie 2016-2026 uitvoeringsprogramma 2017-2018', waarin de uitvoeringsplannen voor die periode zijn verwoord, vast te stellen.
 - a. 2017-2018 Voorbereiding en procedure Doorstroming Europaweg
 - b. 2017-2018 Voorbereiding en procedure aansluiting Liemersweg - Europaweg
 - c. 2017-2018 Raadhuisstraat
 - d. 2017-2018 Fietspad Wijnbergen
 - e. 2017-2018 Fietsstroken Wehl
 - f. 2017-2018 Fietsoversteek Kerkstraat
 - g. 2017-2018 Fietspad Haareweg
 - h. 2017-2018 Energieweg
 - i. 2017-2018 Duval Slothouwerstraat
 - j. 2017-2018 Servicebus
 - k. 2017-2018 Verkeersveiligheid
 - l. 2017-2018 Verkeerseducatie en verkeersontwikkeling
4. Het college mandaat te verlenen om binnen het vastgestelde uitvoeringsprogramma met redenen omkleed tot herpositioneren van uitvoeringsplannen over te gaan.
5. Voor 2016 € 1.115.000,- en voor 2017 € 1.115.000,- krediet beschikbaar te stellen bestemd voor de realisatie, inclusief de beheer- en onderhoudskosten.

Context

De wereld om ons heen is sinds 2007, het jaar waarin het laatste Mobiliteitsplan door u is vastgesteld, ingrijpend veranderd en dat vraagt om herbezinning. In het coalitieakkoord uit 2014 wordt daarom een nieuw Mobiliteitsplan aangekondigd. Op 5 november 2015 hebt u de Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Daarna is gewerkt aan het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie; een visie, omdat de toon meer gericht zal zijn op 'beter benutten' en de insteek dat mobiliteit een middel is en geen doel op zich. Deze Mobiliteitsvisie is nu afgerond en wij stellen u voor deze vast te stellen.

Beoogd effect

Dit plan is gericht op kwaliteit (snel, veilig en comfortabel) en op gelijkwaardige belangen van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets. Oftewel, op welke wijze kunnen wij ervoor zorgen dat onze gemeente en binnenstad voor onze inwoners en bezoekers een veilige stad is die ook makkelijk te bereiken is en een goede doorstroming biedt. Voor de auto, maar zeker ook voor de fiets: de auto heeft niet automatisch prioriteit.

Daarbij gaan we slimmer en efficiënter gebruikmaken van de bestaande infrastructuur. Niet persé meer infrastructuur maar beter benutten van wat er al is. Het beoogde effect van maatregelen staat centraal, het wijzigen van mobiliteitsgedrag en de eigen verantwoordelijkheid van de burgers daarbij. Bij de totstandkoming van de visie is enkele malen overleg geweest met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Ondernemersvereniging Doetinchem (OVD), Citymanagement, IG&D, dorps- en wijkraden. Daarnaast is er een bijeenkomst geweest met enkele raadsleden. Deze input is in eerste instantie gebruikt voor de Nota van Uitgangspunten, die als basis voor de visie gediend heeft.

Separaat is ook een nieuw parkeerbeleid opgesteld. Hierin wordt ook de verandering die de afgelopen jaren is ingezet met betrekking tot parkeren verwerkt.

Argumenten

1.1 In het coalitieprogramma 'Agenda voor de Toekomst' uit 2014 is aangegeven dat er een nieuw mobiliteitsplan wordt opgesteld, gericht op kwaliteit (snel, veilig en comfortabel) en gelijkwaardige belangen van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets.

De nu voorliggende Mobiliteitsvisie geeft invulling aan de twee genoemde richtingen.

1.2 In tegenstelling tot het vroegere Mobiliteitsplan, waarin concrete acties benoemd waren, stuurt de Mobiliteitsvisie meer op eindresultaten.

De manier van werken met de Mobiliteitsvisie is anders dan met het oude Mobiliteitsplan.

De betreffende paragraaf geeft een handreiking hoe dit te doen. Nog meer dan in het verleden is een oplossing een optelsom van diverse zaken en kan een oplossing meer behelzen dan een technische oplossing.

1.3 De bijlage geeft een inzicht in de knelpunten die de komende twee jaar met name aangepakt gaan worden.

De uitvoeringsagenda van het oude Mobiliteitsplan was een goed instrument om de acties in beeld te brengen. Dat wordt gecontinueerd, maar dan wel tweejaarlijks en meer in beschrijvende zin dan de concrete actie te benoemen.

1.4 Maximale flexibiliteit.

Het uitvoeringsprogramma voor de periode 2017-2018 laat de acties zien welke er te verwachten zijn. Door onverwachte omstandigheden kan het wenselijk zijn om, binnen de financiële kaders en de kaders van de Mobiliteitsvisie, tot herprioritering te komen. Om snel te kunnen schakelen, stellen wij u voor dat u dit mandateert aan ons college. Uiteraard zullen wij deze heroverweging met redenen omkleed aan u melden.

1.5 Beschikbaar stellen van een jaarlijks krediet van € 1.115.000, totaal € 2.230.000, voor mobiliteit voor de jaren 2016 en 2017 (uitvoeringsprogramma 2017-2018).

Door het instemmen met het verlenen van dit krediet, vervalt de verplichting om elk project apart qua financiering aan u voor te leggen. De onderhoudskosten worden verwacht budgettair neutraal te zullen verlopen. Als dit niet mogelijk is, zullen de onderhoudskosten ten koste gaan van de investeringsruimte. Het krediet voor 2018 en 2019 (ook in totaal € 2.230.000) betrekken wij bij de besluitvorming over de nieuwe Mobiliteitsvisie met het bijbehorend (tweejaarlijks) uitvoeringsprogramma in casu 2019-2020.

Kanttekeningen

1.1 Een visie is anders dan een plan

Al gedurende het hele voortraject bleek dat de ingeslagen weg met een visie enerzijds ruimte biedt om meer op resultaat te sturen, maar dat het ontbreken van gekwantificeerde oplossingen soms als lastig ervaren wordt. Een onveilig ervaren fietsroute kan door middel van een andere weginrichting worden opgelost, maar misschien ook door doorgaand verkeer via een andere route te sturen.

De ruimte die dit biedt, kan ook leiden tot weerstand; even de weg aanpassen lijkt simpeler.

1.2 Nieuwe vorm vraagt meer overleg en afstemming

De acties vanuit de Mobiliteitsvisie zijn minder concreet en vragen een goede afweging van de diverse belangen per situatie. Niet de oplossing is waar het om gaat maar het realiseren van een bepaald doel. Dat zal, zeker in het begin, extra inzet vragen.

Financiën

Met de begroting 2016 hebt u nieuwe mobiliteitsgelden ter beschikking gesteld: in 2016 en 2017 is er jaarlijks € 75.000,- structureel meerjarig beschikbaar, oplopend tot € 300.000 in 2019. Op basis van de prioriteiten, beschikbare middelen en eventuele binnen te halen subsidies wordt uitvoering gegeven aan de uitvoeringsagenda.

Bij budgettair neutrale onderhoudskosten is hiermee voor mobiliteit in 2016 en 2017 een investeringsruimte beschikbaar van € 1.115.000,- per jaar.

Op dit moment speelt de afronding van de laatste projecten van het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2015 (shortlist verkeer). Een van deze projecten is de fietstunnel Europaweg. Daarmee is het Mobiliteitsplan uit 2007 afgerond en kan de financiële eindbalans worden opgemaakt.

De voor- en tegenvallers van de mobiliteitsprojecten (voortvloeiend uit het Mobiliteitsplan 2007) worden, conform raadsbesluit (25 april 2013), verrekend met het ingestelde vereveningskrediet. Op dit moment verwachten we na afronding van de projecten een positief saldo van ongeveer € 2,2 mln. in het vereveningskrediet Mobiliteitsplan. Dit saldo hebben wij betrokken bij de besluitvorming over de nieuwe Mobiliteitsvisie met het bijbehorende (tweejaarlijkse) uitvoeringsprogramma.

Vervolg

Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2016-2026 wordt het nieuwe mobiliteitsbeleid voor de gemeente Doetinchem vastgesteld.

Bijlagen

1. Mobiliteitsvisie 2016-2026
2. Mobiliteitsvisie 2016-2026 uitvoeringsprogramma 2017-2018

Burgemeester en wethouders van Doetinchem,
De secretaris, De burgemeester,

ing. N. van Waart

dr. J.M.E. Traag