

Onderwerp: Mobiliteitsplan

<i>Raadsvergadering</i>	Dit vult agendering in, agendapunt Dit vult agendering in - zie apart besluitblad -
<i>Datum raadsvoorstel</i>	Dit vult agendering in
<i>Bijlage(n)</i>	Dit vult agendering in
<i>Zaaknummer</i>	Dit vult agendering in
<i>Behandeld in commissie</i>	Dit vult agendering in, agendapunt Dit vult agendering in
<i>Portefeuillehouder</i>	Voer portefeuillehouder in
<i>Informatie bij</i>	Remco Castelein
<i>E-mail / telefoonnummer</i>	r.castelein@huizen.nl / (035) 528 15 28

Voorstel

Het mobiliteitsplan inclusief het uitvoeringsprogramma en de notitie smart mobility vaststellen.

Toelichting op het te nemen besluit

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018-2022 is opgenomen dat er een mobiliteitsplan aan de raad wordt voorgelegd. In de commissie fysiek domein van 26 juni 2019 is de eerste versie van het mobiliteitsplan aangeboden voor wensen en bedenkingen. De wensen en bedenkingen van de commissie zijn verwerkt en meegewogen in de nu voorliggende versie van het mobiliteitsplan. In het plan staat een voorstel voor een uitvoeringsprogramma met projecten voor de komende 10 jaar en een vooruitblik op de periode daarna om Huizen veilig en bereikbaar te houden. De inbreng van de inwoners van Huizen vormt de basis voor de wensen- en knelpuntenanalyse en daarmee ook voor het uitvoeringsprogramma. Met dit voorstel vragen wij u het voorliggende plan en daarmee ook het uitvoeringsprogramma inclusief de prioritering daarvan vast te stellen. Hieronder lichten wij ons voorstel toe.

Argumentatie

Het Mobiliteitsplan geeft opvolging aan het Verkeerscirculatieplan 2013 en de Fietsnota 2013. In die hoedanigheid biedt het een toekomstvisie en beleidskader op het gebied van verkeer- en vervoer. Daarnaast bevat het plan een voorstel voor een uitvoeringsprogramma met projecten die voortkomen uit een wensen- en knelpuntenanalyse.

Kansen en ambities

Als startpunt is er gekeken naar de kansen en ambities voor Huizen. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een middel is dat verschillende ruimtelijke functies verbindt. Het is geen doel op zich maar ondersteunt andere doelstellingen, bijvoorbeeld economie en toerisme. Vanuit een integraal beleidsperspectief is gekeken welke mobiliteitsopgaven belangrijk zijn voor Huizen in de komende jaren. Daarnaast wordt in een apart notitie ingegaan op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van smart mobility en wat dit mogelijk kan betekenen voor Huizen.

Wensen en knelpunten

Aan de hand van een wensen- en knelpunten analyse is de verkeerssituatie in beeld gebracht. Een belangrijke bron hiervoor is het verkeersbelevingsonderzoek uit 2019 waar inwoners online prikkers op de kaart konden zetten. Bijna 1700 inwoners hebben enthousiast meegedacht over het verkeer in Huizen. Het onderzoek geeft de verkeersbeleving van de inwoners weer op het gebied van veiligheid, doorstroming, overlast en parkeren. De resultaten van het onderzoek zijn in kaart gebracht in de vorm van zogenaamde hotspots. Hierdoor is nu goed in beeld waar de inwoners van Huizen verkeersproblemen ervaren. Daarnaast is ook gekeken naar ongevallencijfers, bestaand beleid, demografische en economische ontwikkelingen in Huizen en de inbreng uit een themabijeenkomst voor de commissie fysiek domein.

Projecten

Na de analyse is er ingezoomd op meerdere verkeerssituaties en onderwerpen. Daarbij zijn onderbouwd voorstellen gedaan voor een aanpassing of verbetering of om juist niets te doen. De voorstellen voor aanpassingen of verbeteringen zijn opgenomen in een projectenlijst. De projecten zijn vervolgens geprioriteerd in een uitvoeringsprogramma. Daarbij is onder andere gekeken naar de mogelijkheid om projecten te koppelen aan de planning voor onderhoud- of vervangingswerkzaamheden. De prioritering is opgedeeld in 5 categorieën:

- **Quick wins:** projecten die binnen 1 jaar kunnen worden uitgevoerd.
- **Korte termijn:** projecten die binnen 1 tot 5 jaar kunnen worden uitgevoerd. Dit zijn projecten die nodig zijn, maar nog verdere uitwerking en voorbereiding vragen.
- **Middellange termijn:** projecten die binnen 5 tot 10 jaar kunnen worden uitgevoerd. Dit zijn projecten die op termijn nodig zijn, maar waar minder urgentie is om deze snel aan te pakken. Dit biedt ook de kans om de werkzaamheden te combineren met (onderhoud)werkzaamheden.
- **Lange termijn projecten:** projecten die buiten de scope van 10 jaar vallen. Dit zijn grote en kostbare projecten die als stip op de horizon worden gezet om uit te voeren bij vervanging.
- **Samenhang met andere projecten:** dit zijn projecten die afhankelijk of onderdeel zijn van andere projecten.
- **Lobby:** dit zijn projecten/doelstellingen waarvoor we afhankelijk zijn van andere (boven)regionale partijen.

Hieronder geven we een toelichting op de keuze voor de quick wins.

Delta – Kamperfoelieschool

In 2015 heeft de Delta een nieuwe weginrichting gekregen. Daarbij is in de bocht ter hoogte van de Amer en de school rood asfalt aangebracht. Het doel was het verhogen van de attentiewaarde en daarmee het verlagen van de snelheid. De situatie is daarmee zeker verbeterd ten opzichte van de situatie vóór de herinrichting. Desondanks leeft nog steeds het gevoel dat de situatie niet veilig genoeg is. Dit is ook terug te zien in het verkeersbelevingsonderzoek. De Kamperfoelieschool is de enige school in Huizen die direct aan een 50 km/u weg is gelegen en vraagt daarom vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid om extra aandacht. De basis is op orde sinds de herinrichting, maar toch is het nodig een aantal aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het voorstel is daarom om dit project als quick win op te voeren. Dat betekent dat we een plan gaan uitwerken in overleg met de (gebruikers van) de school en de omwonenden en dat we dit plan binnen een jaar willen realiseren.

Beleidsvisie elektrisch rijden

De verwachting is dat het aantal elektrische auto's de komende jaren steeds sneller gaat toenemen. Dat is ook nodig als we de doelstelling van het Klimaatakkoord willen halen (in 2030 49% minder uitstoot van broeikasgassen dan in 1990). Wij dragen hier aan bij door het plaatsen van publieke laadpalen. Momenteel zijn er 47 publieke laadpalen beschikbaar in Huizen. Om te zorgen dat er voldoende laadinfrastructuur wordt bijgeplaatst is Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL stelt dat iedere gemeente eind 2020 twee beleidsdocumenten hoort te hebben vastgesteld: (1) een visie op laadinfrastructuur en (2) plaatsingsbeleid. Het plaatsingsbeleid uit 2016 wordt parallel aan dit plan vernieuwd. De beleidsvisie op laadinfrastructuur volgt in het najaar.

Aanpassing fietsstraat

In het mobiliteitsplan worden twee mogelijke varianten benoemd om de fietsstraat aan te passen. Wij kiezen voor de variant met éénrichtingsverkeer (dorp uit). Beide varianten zijn geschikt, maar de reden om voor éénrichtingsverkeer te kiezen is omdat dit aansluit bij het bestaande wegprofiel. Éénrichtingsverkeer is dus snel (direct na de zomer) in te voeren en brengt geen hoge kosten met zich mee. Na een jaar kan een evaluatie plaatsvinden, waarna alsnog de mogelijkheid bestaat om kleine aanpassingen te doen in de verkeerscirculatie of de andere variant te overwegen. Een aandachtspunt bij de evaluatie is het nagaan in welke mate de genoemde mogelijke nadelen van het invoeren van éénrichtingsverkeer zijn opgetreden.

Fietsparkeren centrum

De situatie wat betreft fietsparkeren in het voetgangersgebied in het Oude Dorp is rommelig te noemen, met name op zaterdag, maar ook met regelmaat op doordeweekse dagen. Veel mensen storen zich hier aan, wat ook blijkt uit het verkeersbelevingsonderzoek. Daarnaast is het een toegankelijkheidsprobleem wanneer fietsen op geleidestroken worden neergezet en/of de toegang tot winkels wordt geblokkeerd. Het voorstel is om een fietsstallingsplan voor het voetgangersgebied te maken in overleg met onder andere het toegankelijkheidspanel, de winkeliersvereniging en de markt. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid wordt het plaatsen van fietsvakken bij de Hema naar voren gehaald. Hierdoor wordt ook meteen inzichtelijk of deze oplossing in Huizen werkt en op meer plekken toegepast kan worden.

Haardstedelaan

In het voorliggende plan wordt de verkeerssituatie in de Haardstedelaan behandeld. Afgelopen najaar zijn de drempels verwijderd omdat ze trillingsoverlast veroorzaakten. Na verwijdering van de drempels hebben wij de ontwikkeling van de rijksnelheden gemonitord. Uit de snelheidsdata blijkt dat de gereden snelheden in januari en februari van dit jaar weinig tot niets verschillen van de metingen uitgevoerd na plaatsing van de drempels. De gereden snelheden zijn wel gedaald ten opzichte van de situatie van vóór de reconstructie. Wij denken dan ook dat de daling van de gereden snelheden het gevolg is van de nieuwe inrichting van de weg. Door de aanwezigheid van brede fietssuggestiestroken hebben fietsers een herkenbare plek op de weg gekregen. We gaan kijken hoe de situatie zich de komende tijd ontwikkelt en blijven daarbij de gereden snelheden monitoren. Het instellen van een vrachtwagenverbod is een mogelijkheid die eventueel onderzocht kan worden. Dit heeft echter niet de voorkeur vanwege het risico op lokale verschuiving van vrachtverkeer naar omliggende (woon)straten.

Onderzoek Nieuwe Bussummerweg

In 2019 is een start gemaakt met de visievorming voor de Nieuwe Bussummerweg. Een deel van de bewoners heeft in de klankbordgroep voorgesteld om éénrichtingsverkeer in te stellen op het weggedeelte tussen de Crailoseweg en de Ceintuurbaan. Omdat de uitdaging op dit gedeelte Nieuwe Bussummerweg juist zit in een gebrek aan ruimte om alle wensen in te passen, hebben wij de gevolgen van het invoeren van éénrichtingsverkeer in meerdere varianten door laten rekenen en de uitkomsten kort benoemd in het mobiliteitsplan. De doorrekening laat zien dat om éénrichtingsverkeer mogelijk te maken de capaciteit van de kruispunten Crailoseweg met Nieuwe Bussummerweg en de Naarderstraat zou moeten worden uitgebreid. Er is echter weinig tot geen ruimte om een dergelijke uitbreiding in te passen. De conclusie is om die reden dat het instellen van éénrichtingsverkeer op dat gedeelte van de Nieuwe Bussummerweg niet haalbaar is.

Samenhang met project HOV

In 2018 en 2019 heeft planvorming plaatsgevonden voor verschillende knelpunten op het Meenttracé. Het ontwerp dat voorlag voor de locatie van de huidige rotonde Bovenmaatweg/Aristoteleslaan voldoet aan de HOV-normen, maar heeft geen goede inpassing in de omgeving. In de zomer van 2019 is daarom met de provincie de afspraak gemaakt dat er ruimte kwam om te onderzoeken of er een alternatieve inpassing haalbaar is. Het afgelopen half jaar is er vanuit deze afspraak gewerkt aan een integraal ontwerp voor het gehele tracé (van het Busstation tot aan de Oorsprong). Een belangrijk onderdeel van de integrale benadering zit in de verbinding die wordt gemaakt tussen de HOV-haltes en het fietsnetwerk. We hebben ervoor gekozen om de wensen en knelpunten die samenvallen met het HOV-tracé vanwege die relatie mee te nemen in de planvorming voor dat project. De planvorming bevindt zich nu in een afrondende fase. Omdat samen met de provincie nog moet worden gekeken naar de financiering, bestaat de kans dat een deel van planvorming niet direct bij de realisatie van het HOV-tracé kan worden meegenomen. Het kan om

die reden wenselijk zijn om die onderdelen bij de besluitvorming over de HOV alsnog toe te voegen aan het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan.

Geheimhouding

Niet van toepassing

Toegankelijkheid

Het voorstel om een plan te maken voor het fietsparkeren in het voetgangersgebied in het Oude Dorp heeft een directe relatie met toegankelijkheid. Een belangrijke doelstelling daarbij is om met een nieuwe indeling van fietsenstallingen te voorkomen dat de toegankelijkheid van geleidestroken, winkels en de doorgang worden beperkt. Daarnaast is toegankelijkheid een uitgangspunt dat wordt meegenomen in de planvorming en voorbereiding van alle projecten in de openbare ruimte, waaronder de projecten die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan.

Alternatieven

Niet van toepassing

Uitvoering inspraak en participatieverordening

Een belangrijke onderligger van de planvorming is de digitale participatie op de kaart via Maptionnaire. Wethouders Boom en Hoelscher zijn de markt op gegaan om het onderzoek te promoten en in gesprek te gaan met inwoners. Daarnaast zijn er twee inloophmomenten georganiseerd waarbij geholpen werd met het invullen van de enquête. De resultaten van de participatie zijn verwerkt in een overzichtelijke en beknopte flyer. De flyer is bijgevoegd als bijlage bij dit voorstel.

Beslistermijn

Niet van toepassing

Financiële paragraaf

De quick wins en projecten op korte termijn kunnen naar verwachting grotendeels worden gedekt uit bestaande budgetten. Voor project 16, het optimaliseren van de noord-zuidfietsroute is hierbij alleen uit gegaan van onderzoek daar naar.

Voor de projecten op middellange en lange termijn wordt gezocht naar het combineren van deze aanpassingen met de reguliere vervangings- en onderhoudswerkzaamheden. Eventuele wijzigingen worden t.z.t. meegenomen in de actualisering van de meerjarenonderhoudsplannen. Als deze projecten concreter worden zal onderzocht moeten worden in hoeverre deze gedekt kunnen worden uit bestaande budgetten.

Verder zal per project worden bekeken wat de mogelijkheden voor subsidie zijn.

Overige Raadsinformatie

Bevoegdheid

Artikel 147 van de Gemeentewet

Collegeprogramma

Coalitieakkoord onderdeel 3.11.3

Begroting

Programmagroting beheer en inrichting Openbare Ruimte 2020, onderdeel 2a.

Eerdere besluiten

De eerste versie van het mobiliteitsplan is behandeld voor wensen en bedenkingen in de Commissie Fysiek Domein van 26 juni 2019.

Voorgeschreven procedure

Niet van toepassing

Kader- en beleidsnota's

Coalitieakkoord 2018-2022

Verkeerscirculatieplan (2013)

Fietsnota (2013)

Structuurvisie 2030 (2011)

Kustvisie (2019)

Evaluatie

Niet van toepassing

Bijlagen

1. Mobiliteitsplan
2. Kaartbijlagen
3. Notitie Smart Mobility
4. Flyer resultaten verkeersbelevingsonderzoek Maptionnaire

Burgemeester en wethouders,

De secretaris

De burgemeester

Advies raadscommissie

[in te vullen door raadsgriffier]