Gemeente Meppel

Raadsvoorstel

Agendapunt	Vertrouwelijkheid	Datum vastgesteld	Registratienummer
[door griffie]	Openbaar	[college/Agenda]	3613685

Onderwerp
Kadernotitie verkeersstructuur ten behoeve van het omgevingsprogramma mobiliteit

Voorgesteld raadsbesluit
1. De kadernotitie verkeersstructuur ten behoeve van het omgevingsprogramma mobiliteit vast te stellen.

Inleiding en context
De groei van Meppel vraagt om een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De gemeente zet in op bereikbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en inclusiviteit. Daarvoor is effectief mobiliteitsbeleid nodig met focus op verkeersstructuur en veiligheid. Het huidige beleid uit 2017 is verouderd en sluit niet meer aan bij nieuwe ontwikkelingen. Ook de vastgestelde omgevingsvisie vraagt om actualisatie van het mobiliteitsbeleid.

De kadernotitie verkeersstructuur bevat de uitgangspunten en kaders voor dit onderdeel binnen het omgevingsprogramma mobiliteit, en vormt de basis voor toekomstig beleid en maatregelen.

De kadernotitie gaat niet over de laadinfrastructuur en parkeren. Hiervoor lopen aparte trajecten.

Beoogd effect
Een direct positief maatschappelijk effect door het creëren van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving voor inwoners. Door lagere snelheden in woongebieden en meer ruimte voor lopen en fietsen neemt de verkeersveiligheid toe en worden mensen gestimuleerd om gezonder en duurzamer te reizen. Dit draagt bij aan sociale verbondenheid en een aantrekkelijkere openbare ruimte. Tegelijk blijft Meppel goed bereikbaar wat ook voor de economische vitaliteit van belang is.

Toelichting en argumenten
1.1 Een kadernotitie geeft de gemeenteraad invloed op de kaders voor de inhoud van een door het college vast te stellen omgevingsprogramma.

In de omgevingsvisie is het ruimtelijk beleid voor de fysieke leefomgeving op hoofdlijnen opgenomen. Met het op te stellen omgevingsprogramma mobiliteit wordt het beleid nader uitgewerkt. Het college en de gemeenteraad hebben werkafspraken gemaakt over de mate van betrokkenheid van de gemeenteraad bij het opstellen van omgevingsprogramma's. Voor het onderdeel verkeersstructuur van het omgevingsprogramma mobiliteit is kaderstelling nodig. Daarover staan in de omgevingsvisie namelijk beperkte kaders. In dit geval is een kadernotitie een geschikt instrument voor de betrokkenheid van de gemeenteraad. Daarmee is sturing vooraf mogelijk.

1.2 Met het uitwerken van het STOMP-principe werken we verder aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

In de omgevingsvisie staat centraal dat we het mobiliteitssysteem en de openbare ruimte zo inrichten dat duurzame mobiliteit prioriteit krijgt boven minder duurzame vormen. We zetten in op een gezonde en leefbare gemeente en passen het STOMP-principe[1] toe in onze verkeersstructuur. De kadernotitie werkt deze uitgangspunten verder uit en vertaalt ze naar de inrichting en het gebruik van wegen. Dat betekent meer ruimte en betere verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers, gevolgd door het openbaar vervoer. We volgen het STOMP-principe: we bieden ruimte aan duurzame vervoerswijzen, terwijl de auto een onmisbare schakel blijft voor de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijventerreinen en parkeerlocaties. Hierdoor verschuift de focus van autogericht naar mensgericht en wordt de openbare ruimte aantrekkelijker en toegankelijker.

Tegelijkertijd markeert deze kadernotitie een doorontwikkeling van het bestaande GVVP[2]. Waar dit beleid sterk gericht was op bereikbaarheid en doorstroming van autoverkeer, sturen we nu nadrukkelijker op een integrale afweging van leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Het STOMP-principe wordt daarmee concreet toegepast in beleid en uitvoering. Er is geen sprake van een volledige koerswijziging, maar van een gerichte accentverschuiving, waarbij autobereikbaarheid belangrijk blijft, maar duurzamere keuzes vanzelfsprekender worden gemaakt. Tot slot biedt het Actieplan Fiets ook concrete kaders en uitvoering waar we op voortborduren, in lijn met het STOMP-principe.

1.3 De kadernotitie bevat belangrijke bouwstenen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid hangt sterk samen met de verkeersstructuur. Want hoe wegen, kruispunten en routes zijn ingericht bepaalt hoe veilig weggebruikers zich kunnen bewegen. Door verkeersstromen te scheiden en duidelijke, overzichtelijke routes te creëren, wordt de kans op een ongeval verminderd. Extra maatregelen zoals drempels, veilige oversteekplaatsen en een doorlopend fiets- en voetgangersnetwerk versterken dit. Zo vormt een goed ontworpen verkeersstructuur de basis voor een veilige, toegankelijke en duurzame openbare ruimte.

1.4 De kadernotitie gaat uit van een integrale benadering van de openbare ruimte.

Bij het ontwerpen en herinrichten van wegen en openbare ruimten kijken we niet alleen naar verkeer, maar naar alle functies en gebruikers. Er wordt een meer integrale afweging gemaakt tussen verkeersveiligheid, doorstroming, duurzaamheid, leefbaarheid en toegankelijkheid. De integrale benadering uit de omgevingsvisie werkt op die manier door in de kadernotitie en straks het omgevingsprogramma mobiliteit. Zo kan de verkeersstructuur worden ingericht op een manier die verschillende vervoersvormen en maatschappelijke functies in balans brengt. Dit zorgt voor een meer samenhangende en toekomstbestendige inrichting van straten, kruispunten en openbare ruimten en dat draagt daarmee bij aan meerdere

---

[1] Met het STOMP-ordeningsprincipe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto).

[2] Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

maatschappelijke doelen zoals een verbetering van de verkeersveiligheid, een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en een goede bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid.

1.5 De kadernotitie geeft duidelijkheid aan de samenleving over het te voeren beleid op hoofdlijnen.

Het huidige mobiliteitsbeleid voor de verkeersstructuur is verouderd. Vanuit de samenleving ontvangen we signalen dat functie, vorm en gebruik van onze wegen niet altijd meer goed op elkaar aansluiten. Met het nieuwe beleid geven we antwoord op deze signalen en bepalen we welke koers we hierin volgen. De kadernotitie brengt daarbij focus aan en stelt duidelijke prioriteiten binnen de verschillende onderwerpen.

Kanttekeningen en alternatieven

1.1 Financiële consequenties zijn nog onbekend.
De kaders in deze notitie worden uitgewerkt in beleid en maatregelen. Dit kan financiële consequenties hebben. Bij de uitwerking van beleid en maatregelen in het omgevingsprogramma mobiliteit worden de kosten voor uitvoering in beeld gebracht. Benodigde middelen worden via de reguliere planning & control cyclus aangevraagd.

1.2 Integraal werken vraagt aandacht.
Integraal werken vraagt om intensieve afstemming tussen verschillende beleidsterreinen en betrokken partijen. Dit maakt het proces complexer en vereist zorgvuldige belangenafweging bij keuzes en besluitvorming.

1.3 De kadernotitie geeft handvatten voor de toezegging van de portefeuillehouder over het onderwerp milieu en zero-emissie zone.

Hoewel de toezegging is gedaan binnen het thema verkeersstructuur en geprobeerd is hier op deze wijze invulling aan te geven, past de afweging van een milieu- of zero-emissiezone (na heroverweging) beter binnen het bredere en overkoepelende thema mobiliteit. De effecten raken immers niet alleen de verkeersstructuur, maar ook mobiliteitsgedrag, goederenvervoer, bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en economie. Daarom wordt het onderzoek naar een milieu- of zero-emissiezone niet opgenomen in het programma verkeersstructuur, maar in het programma mobiliteit. Daar kan het onderwerp integraal worden beschouwd in samenhang met thema's als verkeersstructuur, duurzame mobiliteit, logistiek, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Financiële middelen en effecten

Zie kanttekening 1.1 en 1.2. Benodigde financiële middelen worden via de reguliere planning & control cyclus aangevraagd. Omdat mobiliteit sterk verweven is met de inrichting en het gebruik van de leefomgeving, heeft het brede effecten op andere beleidsthema's, zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid en klimaat, economische vitaliteit en sociale inclusie. Juist daarom is integraliteit van groot belang: alleen met een integrale aanpak kunnen deze onderlinge effecten goed op elkaar worden afgestemd en elkaar versterken in plaats van tegenwerken.

Integrale afstemming

- Strategisch adviseur ruimte
- Adviseur stedelijke ontwikkeling

- Juridisch adviseur
- Financieel adviseur
- Programmamanager duurzaam
- Strategisch adviseur economie
- Beleidsadviseur groen & spelen
- Verkeerskundigen
- Beleidsadviseur verkeer & mobiliteit
- Beleidsadviseur duurzame mobiliteit
- Beleidsadviseur fysiek domein

Communicatie en participatie
Door zowel inwoners als ondernemers en andere belanghebbenden is geparticipeerd. Dit is meegenomen in de kadernotitie. Nadat het college het ontwerp omgevingsprogramma heeft opgesteld, legt het college deze ter inzage via een officiële publicatie.

Uitvoering/vervolgproces
Nadat de raad deze kadernotitie heeft vastgesteld, wordt het omgevingsprogramma mobiliteit verder uitgewerkt. De volgende fasen worden doorlopen:

1. Uitwerking ontwerpprogramma en beleidsregels;
2. Opstellen plan voor monitoring & evaluatie;
3. Opleveren ontwerpprogramma en beleidsregels;
4. Ontwerpprogramma ter inzage;
5. Vaststelling programma door college.

Bijlagen
Bijlage 1: Kadernotitie Verkeersstructuur
Bijlage 2: Raadsbesluit

Achterliggende stukken
n.v.t.

Burgemeester en wethouders,

de secretaris, de burgemeester,

A.J. Kastelein A. Maathuis