



Gemeente Renkum

Voorstel aan de raad

Verantwoordelijk team
Ruimtelijke Ontwikkeling & Milieu

Nummer
1

Kenmerk
137442

Raad d.d.
17-02-2015

Paragraaf begroting
2E

Portefeuillehouder
mr. J. (Jasper) Verstand

Steller
W.J. (Wim) Sonnevijlle

Datum
6 januari 2016

Onderwerp
**Meerjarenuivoeringsprogramma Verkeer
2016-2020**

Geadviseerd besluit

Het Meerjarenuivoeringsprogramma Verkeer 2016-2020 vaststellen.

Toelichting op beslispunten

Het Meerjarenuivoeringsplan 2011-2014 (MUP) is als onderdeel van het door u in 2010 vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2011. De uitvoering ervan is geëvalueerd en de uitvoeringsplanning is op basis daarvan herzien in 2012 en 2013. Uit die evaluaties en herzieningen blijkt dat veel van de geplande verkeersmaatregelen ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd. En waar dit niet het geval was, was daarvoor in de meeste gevallen een gegronde reden. Een van de redenen is al eerder bij u gemeld, namelijk dat er bezuinigd was op het budget voor verkeersveiligheid en dat daardoor de uitvoering vertraging heeft opgelopen. Hoewel niet alle plannen konden worden verwezenlijkt, heeft het MUP wel degelijk zijn nut bewezen.

De uitvoering van het herziene MUP loopt tot in 2015. Daarom ligt nu een nieuw MUP aan u voor zoals al eerder met u is afgesproken. Omdat het huidige GVVP een looptijd heeft tot 2020, kiezen wij er voor ook dit nieuwe MUP door te laten lopen tot 2020. Hierdoor kunnen op dat moment beleid én uitvoeringsplan tegelijkertijd geactualiseerd worden.

Beoogd effect

Het effect van dit Meerjarenuivoeringsprogramma Verkeer (MUP) 2016-2020 is vooral dat het duidelijkheid biedt. Met dit document staat namelijk vast hoe de verkeersbudgetten worden ingezet, wanneer welke maatregelen staan ingepland en waar mogelijk nog ruimte is. Voor bewoners en organisaties levert dit duidelijkheid op.

Het maatregelenpakket in dit MUP is zorgvuldig tot stand gekomen. De geplande maatregelen verhogen in de meeste gevallen de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze gemeente. In sommige gevallen, zoals het oplossen van parkeerproblemen speelt ook de bereikbaarheid een rol. Dit MUP levert daarom een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid in onze gemeente.

Kader

U hebt het GVVP in 2010 vastgesteld, waarmee is voldaan aan de verplichting zoals die voor elke gemeente is opgenomen in de Planwet Verkeer en Vervoer (25 mei 1998). Dit GVVP hoeft nu niet te worden aangepast, want de daarin opgenomen beleidskeuzes staan nog steeds. Dat houdt in dat bij de prioritering van de projecten nog steeds de hoogste prioriteit ligt bij Verkeersveiligheid en Leefbaarheid en een iets lagere prioriteit bij Bereikbaarheid.

In de Planwet is onder andere opgenomen dat een GVVP uitvoeringsgericht moet zijn. Om die reden heeft u in 2011 bij vaststelling van het GVVP ook het MUP vastgesteld.

Omdat ook dit nieuwe MUP 2016-2020 integraal onderdeel uitmaakt van het vigerende GVVP, bent u als raad bevoegd dit document vast te stellen.

Met dit nieuwe MUP legt u de verkeersmaatregelen voor de jaren 2016-2020 vast.

Argumenten

Er zijn vijf belangrijke redenen voor het vaststellen van het MUP Verkeer 2016-2020:

- Een GVVP zonder MUP is slechts een beleidsdocument dat waarschijnlijk in de la blijft liggen. Aangevuld met het MUP is het echter een uitvoeringsgericht document (zoals ook de Planwet Verkeer en Vervoer aangeeft), waarmee het verkeer- en vervoersbeleid in onze gemeente weloverwogen en goed geprioriteerd 'handen en voeten' krijgt. Omdat de looptijd van het oorspronkelijke MUP ten einde is, is het noodzakelijk een nieuw MUP 2016-2020 vast te stellen.
- Ook in dit nieuwe MUP zijn lokale en regionale projecten en maatregelen opgenomen. Er zijn immers, naast de lokale projecten, ook veel knelpunten waarbij wij voor de oplossing andere overheden of instanties nodig hebben. Of andersom: waar regionale partijen een weg onderhanden nemen waar wij als gemeente volgens de potenttheorie een bijdrage aan moeten leveren en/of waar wij zelf bepaalde wensen hebben. Wij blijven met dit nieuwe MUP inzetten op beide sporen: lokaal en regionaal.
- De prioritering van de projecten geschiedt op basis van de volgende hoofdcategorieën:
 - A. Projecten die hoe dan ook door moeten gaan:*
 - A1 – Co-financiering ligt al vast;
 - A2 – Externe projecten met afgesproken/te verwachten gemeentelijke bijdrage;
 - A3 – Projecten die meedraaien in ander gemeentelijk project, zoals een rioolproject;
 - A4 – In- en externe werkzaamheden waarvoor geen MUP-budget nodig is.
 - B. Noodzakelijke interne projecten op grond van de prioritering in het GVVP*
 - C. Projecten waarvan de maatregelen zorgen voor een uniforme inrichting gemeentebreed;*
 - D. Overige projecten.*Door deze prioritering te hanteren, is zeker dat het beschikbare budget zo nuttig mogelijk wordt besteed.
- In de raadsvergadering van 4 november 2015 heeft u een amendement aangenomen waarmee vanaf 2016 structureel een extra (exploitatie)budget beschikbaar is gesteld. Door dit nieuwe MUP Verkeer 2016-2020 vast te stellen, stelt u ook vast dat dit extra budget volledig ten goede komt aan uitvoering van de belangrijkste verkeersknelpunten, waaronder de in het amendement aangehaalde knelpunten.
- Als basis voor het maatregelenpakket in het nieuwe MUP geldt uiteraard het pakket zoals dat bij de herziening van het MUP in 2013 tot stand is gekomen.

Onderwerp

Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020

Datum

30 december 2015

Kenmerk

137442

Pagina

2 van 5

In het nieuwe MUP is in hoofdstuk 1 opgenomen welke van die projecten/maatregelen zijn uitgevoerd, welke niet en waarom niet. Ook is aangegeven welke nog niet afgeronde onderdelen in het nieuwe MUP worden overgenomen, welke niet en waarom niet. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren uiteraard diverse ontwikkelingen geweest (lokaal, maar ook op provinciaal niveau) waardoor verschillende projecten en maatregelen zijn toegevoegd. En ook zijn er de afgelopen jaren door inwoners en bedrijven in de gemeente diverse klachten en meldingen over verkeerssituaties ingediend en is er regelmatig verkeerskundig overleg gevoerd met de politie en brandweer. Daar waar het in die gevallen gaat om structurele en/of grootschaliger problemen, heeft dit geleid tot een verdere uitbreiding c.q. aanpassing van het maatregelenpakket. Dit is dus zorgvuldig tot stand gekomen.

Kanttelingen

- Het MUP geldt voor 2016-2020, waarbij in de eerste jaren de planning (met name voor de onderdelen met de hoogste prioriteit) vastligt. Echter, gewijzigd beleid/nieuwe (eventueel regionale) ontwikkelingen kunnen mogelijk een herprioritering van de maatregelen noodzakelijk maken. Daarom vormt een jaarlijkse evaluatie onderdeel van de plannen. Begin 2017 volgt de eerste evaluatie, waarbij een doorkijk en planning wordt opgesteld voor 2017-2020. Eind 2017/begin 2018 willen wij een uitgebreide evaluatie houden, waarbij wij ook de inwoners en bedrijven in onze gemeente vragen mee te denken in wat we in de drie jaar erna gaan aanpakken.
- Dit nieuwe MUP is opgesteld op basis van het bestaande MUP met de evaluaties in 2012 en 2013, aangescherpt door recente ontwikkelingen en meldingen van inwoners, maar ook door de inhoud van het huidige coalitieakkoord en de plannen van de afdeling Beheer en Openbare Ruimte. Wijziging van bijvoorbeeld het wegonderhoudbeleid zou dus kunnen leiden tot een wijziging in de (prioritering van de) projecten in het MUP.

Draagvlak

Het MUP Verkeer 2016-2020 biedt de (duidelijkheid in de in te zetten) middelen om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van onze gemeente en de dorpen onderling te waarborgen en te verhogen. De betrokkenheid onder inwoners en bedrijven bij verkeer- en parkeerproblematiek blijkt uit de dagelijkse contacten (klachten, meldingen, overleg). Dit is dan ook een belangrijke basis voor het nieuwe MUP: de meldingen van inwoners en bedrijven zijn, net als de situaties die overlegd zijn met politie, brandweer en onder andere de fietsersbond, beoordeeld en waar nodig opgenomen in het maatregelenpakket in het nieuwe MUP. Zo is bijvoorbeeld de snelheid van het verkeer of de parkeerdruk in bepaalde straten of wijken een regelmatig terugkerend vraagstuk en daarom als zodanig verwerkt in het MUP.

Met het MUP worden dergelijke situaties niet in alle gevallen zondermeer opgelost, maar het is wel duidelijk wat de knelpunten zijn en hoe de verschillende verkeerssituaties geprioriteerd worden. Het feit dat de probleemstelling geprioriteerd (en meetbaar) is en dat in het MUP concrete en logische maatregelen zijn opgenomen, zal het draagvlak voor dit algemene verkeersbeleid onder de bewoners naar verwachting verhogen (management van verwachtingen).

Aanpak/Uitvoering

Onderwerp

Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020

Datum

30 december 2015

Kenmerk

137442

Pagina

3 van 5

Direct nadat u het MUP Verkeer 2016-2020 vaststelt wordt actie ondernomen om de betreffende projecten in 2016 op te starten. Wij hebben ons het amendement A2 dat u in de vergadering van 4 november 2015 heeft aangenomen, ter harte genomen en daarom hebben wij de voorbereiding van extra parkeervakken op sportpark Bilderberg en de onderzoeken naar de aanpak van de zebrapaden en naar de parkeersituatie rondom het gemeentehuis nu al opgestart.

Communicatie

In de Hoog en Laag en met een persbericht wordt gecommuniceerd dat u het MUP heeft vastgesteld en wat de vervolgstappen zijn. Belanghebbenden kunnen het MUP vervolgens uiteraard inzien, bij de infobalie of via onze website.

Voor veel verkeersmaatregelen zullen verkeersbesluiten nodig zijn. Daarvoor geldt per project/maatregel een algemene uniforme voorbereidingsprocedure, waar op twee momenten inspraak mogelijk is. Communicatie hieromtrent verloopt via de Hoog en Laag en, waar nodig, direct met huis-aan-huisbrieven. Wanneer het voor het project nodig is, worden de bewoners nadrukkelijker betrokken, met bijvoorbeeld een bewonersavond, internetpoll of anderszins.

Financiële consequenties

Hoofdstuk 3 van het MUP Verkeer 2016-2020 bestaat uit de kostenindicatie van de projecten in de jaren 2016 t/m 2020. Zoals de budgetten er nu uitzien, kunnen niet alle gewenste projecten worden uitgevoerd. Daarom geldt bij dit financieel overzicht als uitgangspunt het beschikbare budget (exploitatiebudget en budget in de reserve MUP; deze reserve mag niet negatief worden). Op basis van het maatregelenpakket in bijgaande MUP 2016-2020 zijn alle projecten en maatregelen binnen de categorieën A t/m C (zie voor uitleg onder paragraaf Argumenten) uitvoerbaar. Onderdelen in categorie D zijn nu niet uitvoerbaar, maar schuiven verder door.

Met het vaststellen van het MUP Verkeer 2016-2020 autoriseert u de benodigde investeringskredieten en de onttrekkingen en dotaties aan de reserve MUP.

In het MUP Verkeer 2016-2020 is een kostenindicatie weergegeven. Wanneer de werkelijke lasten hoger dan wel lager uitvallen, wordt dit (conform art. 6 van de financiële verordening gemeente Renkum) in de tussenrapportages (planning- en control cyclus) gerapporteerd.

De investeringskredieten uit het MUP worden in de begroting in de bijlage meerjareninvesteringsplan opgenomen. In deze tussenrapportages wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang (onderdeel voortgang investeringskredieten; zowel inhoudelijk als financieel). Eventuele herprioritering wordt u in de jaarlijkse evaluaties voorgelegd en wordt in de begroting en tussenrapportages verwerkt.

Juridische consequenties

Op dit moment zijn er geen juridische consequenties. De wet schrijft geen bezwaar- en beroep mogelijkheid voor bij het vaststellen van een dergelijk beleidsstuk (MUP).

Zodra de concrete projecten gaan lopen, zullen zoals eerder al gemeld in veel gevallen verkeersbesluiten noodzakelijk zijn, waarvoor de gebruikelijke voorbereidingsprocedures gelden.

WMO-aspecten

Het vaststellen van het MUP Verkeer 2016-2020 bevordert:

- de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking;

Onderwerp

Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020

Datum

30 december 2015

Kenmerk

137442

Pagina

4 van 5

- de sociale samenhang in / ontmoetingsmogelijkheden van een wijk / buurt;
- de (fysieke) leefbaarheid in een wijk of buurt;
- dat mensen zich lokaal kunnen verplaatsen.

Daardoor heeft dit MUP positieve invloed op de Wmo-prestatievelden 1 en 5.

Verder houden wij bij de inrichting van onze openbare ruimte uiteraard rekening met onder andere:

- gehandicaptenvoertuigen (afmetingen en voldoende parkeerplaatsen);
- rollators/rolstoelen (breedte en vlakheid van de trottoirs);
- scootmobielen (breedte en berijdbaarheid van de fietspaden);
- blinden/slechtzienden (rateltickers bij verkeerslichten en blindengeleidenstrook op trottoir).

Duurzaamheid

Aan duurzaamheid wordt in het GVVP expliciet aandacht geschonken. Te denken valt aan: duurzame materialen, duurzame inrichting (fietsroutes verbeteren, autoverkeer ontmoedigen), maar ook aan bijvoorbeeld de toename van voorzieningen voor elektrische auto's. Omdat de inhoud van het MUP Verkeer 2016-2020 is gebaseerd op dit GVVP is duurzaamheid daarom feitelijk één op één opgenomen in het MUP.

Effect op vermindering regeldruk

Door alles in één document samen te vatten en door concreet vast te stellen wat in 2016-2020 wordt uitgevoerd, worden hiaten en/of doublures in ons verkeerbeleid tegengegaan. Daarnaast kunnen we hierdoor concreter en effectiever ingaan op meldingen of klachten vanuit de dorpen en kan eenvoudiger en doelmatiger werk met werk worden gemaakt in combinatie met bijvoorbeeld wegonderhoud of rioolvervanging.

Alternatieven

N.v.t.

Onderwerp

Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020

Datum

30 december 2015

Kenmerk

137442

Pagina

5 van 5