

Aan : Raad
Van : College / wethouder N. Schimmel
Onderwerp : Beantwoording vragen Gesprek (2/12) Mobiliteitsvisie
Datum : 10 december 2020

1. Inleiding

Tijdens Het Gesprek werden meerdere vragen aan de wethouder gesteld. Openstaande vragen gaan over de status van de Uitvoeringsagenda en over de vertaling van visie naar uitvoering. Daarnaast is de vraag gesteld hoe concreet de hele ketenreis in de Uitvoeringsagenda is verwoord. Tot slot is er nog een vraag gesteld over het beschikbaar stellen van de rapportage Parkeerbeleid Naarden Vesting (Moventem, 20 juli 2020).

2. Van visie naar uitvoering

Vraag:

Hoe verloopt het proces van visie naar uitvoering? Waarom staan in de Uitvoeringsagenda niet alle projecten concreet benoemd?

Antwoord:

Van uitgangspunten naar beleidsdoelen

De uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie, die zijn vastgesteld door de raad, hebben via een analyse geleid tot beleidsdoelen. Dit zijn de doelen waar wij ons, ten aanzien van mobiliteit, op willen inzetten. Deze beleidsdoelen zijn nader uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda.

Beleidsdoelen naar Uitvoeringsagenda

In de Uitvoeringsagenda is een groot aantal acties opgenomen. We denken hiermee de doelen uit de visie te realiseren. De acties uit de agenda zijn soms algemeen verwoord. Dat maakt dat er enige vrijheid is gecreëerd voor de concretisering van acties naar projecten.

Acties om doelen te realiseren

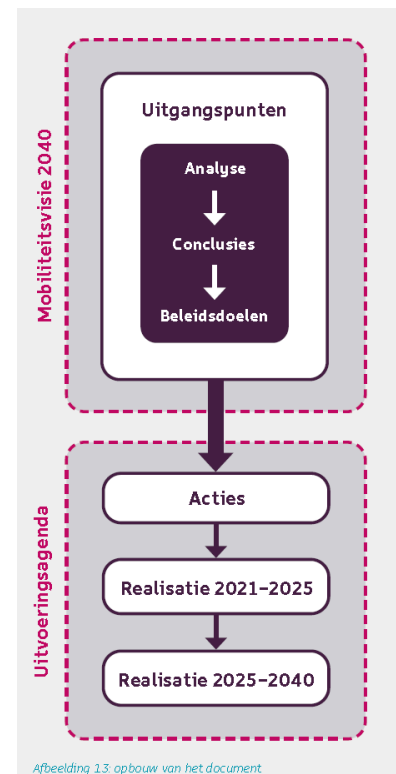
In de Uitvoeringsagenda zijn acties ingedeeld in twee periodes: acties voor de kortere termijn (tot 2025) en acties voor de langere termijn (na 2025). Binnen deze periodes zijn acties geprioriteerd door er een urgentielabel aan te hangen, te weten:

1. acties waarvan het goed is om die meteen op te pakken (must do)
2. acties waarvan het ook goed zou zijn om die op te pakken (should do).

Deze prioritering is het gevolg van:

1. Participatie met inwoners/ondernemers;
2. Een beoordeling/inschatting van de prioriteit die vanuit politiek en bestuur aan acties worden toegekend;
3. Een beoordeling van het effect of rendement van een project in de samenleving, de maatschappelijke relevantie;
4. Een inschatting van de financiële haalbaarheid van acties.

In de afbeelding hiernaast (uit de Mobiliteitsvisie) is een en ander schematisch weergegeven.



Afbeelding 1.3: opbouw van het document

Inspanningsverplichting

De Uitvoeringsagenda leidt niet tot financiële verplichtingen of tot een uitvoeringsverplichting. Het is ook geen projectenboek met vast omschreven projecten, planningen en ramingen. Dat kan in dit stadium ook niet, want een groot aantal acties is nog niet in de meerjarenbegroting opgenomen en dus niet financieel gedekt.

De agenda betekent dat het gemeentebestuur een inspanningsverplichting heeft om acties op te pakken en te kunnen concretiseren naar projectniveau. Dat concretiseren verloopt via de normale procedure van opvoeren van 'nieuw beleid' via de perspectiefnota en – na raadsbesluit - de verwerking hiervan in de meerjarenbegroting. Zo heeft de raad daar zeggenschap over. Het college zegt toe jaarlijks de raad te zullen informeren over de voortgang van de lopende acties.

Vaststellen agenda noodzakelijk

Het vaststellen van de Uitvoeringsagenda is van groot belang om zo de inspanningsverplichting een stevige basis te geven en om acties een uitvoeringstermijn (tot 2025 of daarna) mee te geven. In de Uitvoeringsagenda worden keuzes gemaakt over het hoe (uitwerking van doelen) en wanneer dat zal gebeuren (prioritering). Door de agenda vast te stellen geeft de raad richting.

Mogelijkheden tot wijzigingen

De raad heeft bij de vaststelling van de visie en de Uitvoeringsagenda de mogelijkheid om middels moties en amendementen de inhoud en de prioritering van de visie en/of de Uitvoeringsagenda te wijzigen of zelfs nieuwe acties toe te voegen.

3. Uitvoeringsagenda

Vraag:

Hoe wordt de hele ketenreis verwoord in de Uitvoeringsagenda?

Antwoord:

In de Uitvoeringsagenda is onder punt 10.1 de actie opgenomen om te komen tot het ontwikkelen van Mobiliteitshubs en het optimaliseren van routes. Onder Mobiliteitshubs worden overstappunten op andere vervoerssoorten verstaan (trein, bus en (deel)auto/fiets, al dan niet elektrisch). De hub is dan een NS station, een bushalte, een P+R voorzieningen of een carpoolplaats. In onze visie zullen de grotere hubs goed bereikbaar zijn met elk vervoermiddel voor voor- of natransport. Voor de kleine hubs (een lokale bushalte) ligt dat anders.

Met het optimaliseren van routes naar deze hubs wordt vooral bedoeld op fietsroutes, naast de apart genoemde routes, die vallen onder het Hoogwaardig Fietsroutenetwerk. Daarmee zijn die fietsroutes nog niet concreet benoemd of uitgewerkt, maar is wel aangegeven dat wij daar op in willen zetten en dus met optimaliseringsvoorstellen zullen komen.

De bereikbaarheid van Mobiliteitshubs per auto behoeft geen prioriteit, deze is al voldoende.

Met het bovenstaande wordt de aanpak van de volledige ketenreis geborgd.

4. Rapportage Parkeerbeleid Naarden Vesting (Moventem, 20 juli 2020).

Vraag:

Kan deze rapportage aan de raad beschikbaar worden gesteld?

Antwoord:

Ja, de rapportage is bijgevoegd als bijlage bij deze memo.