



Raadsvoorstel

Raadsvergadering:	6 mei 2025
Commissie:	14 april 2025
Agendapunt:	4.
Onderwerp:	Mobiliteitsplan gemeente Heerde
Afdeling:	ROB
Opsteller:	Remco Keizer
Telefoonnummer:	06-11 48 61 03
E-mailadres	r.keizer@heerde.nl
Portefeuille:	S.J.L. Nienhuis
Programma:	Ruimtelijke en economische ontwikkeling

De raad besluit om:

1. Het mobiliteitsplan 2025-2035 van de gemeente Heerde vast te stellen;
2. De geraamde structurele uitvoeringskosten ad €100.000 vanaf 2026 te betrekken in de bestuurlijke integrale afweging van de perspectiefnota 2026-2029;
3. Voor 2025 de incidentele uitvoeringskosten ad €52.000 mee te nemen in de voorjaarsnota 2025.

Inleiding

Het vigerende mobiliteitsplan(GVVP) stamt uit 2007 en niet meer passend. De afgelopen jaren is er veel veranderd in Nederland en de gemeente Heerde op het gebied van mobiliteit. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Landelijk is te zien dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt. Daarnaast is landelijk bijvoorbeeld afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. Als we onze doelstellingen willen bereiken moeten er keuzes gemaakt worden hoe om te gaan met mobiliteit. Actieve en duurzame mobiliteit krijgt, ook in het kader van het STOP-principe een grotere rol binnen de gemeente.

De afgelopen jaren hebben we tijdelijke inhuur ingezet om beleidsontwikkeling aan te pakken. De ambities in voorliggend mobiliteitsplan vragen evenwel structurele extra uitvoeringskosten (interne capaciteit en extern onderzoek).

Met onderhavig voorstel geven wij uw raad het nieuwe mobiliteitsplan in overweging, alsook een doorkijk de gemoeide kosten voor de uitvoering.

Beoogd doel

Het uiteindelijke beoogde doel is een door de gemeenteraad vastgesteld mobiliteitsplan met draagvlak van partnerorganisaties en inwoners. Met het uitvoeringsprogramma worden de komende jaren de knelpunten zoveel mogelijk opgelost.

Bevoegdheid / Juridisch kader

Het vaststellen van het mobiliteitsplan betreft het vaststellen van een kaderstellend document, dat tot de bevoegdheid van de gemeenteraad behoort.

Eerdere besluitvorming en kaders

2007	GVVP Heerde
mei 2022	Coalitieakkoord; 'We houden Heerde goed bereikbaar' en 'We vergroten de verkeersveiligheid in de gemeente'
December 2023	Themacollege mobiliteitsplan

Argumenten

1.1 rekening houdend met omgevingsvisie

De omgevingsvisie kan gezien worden als kapstok, waar het mobiliteitsplan onder hangt. In het mobiliteitsplan is dan ook rekening gehouden met de uitgangspunten die in de omgevingsvisie staan. Ook het STOP-principe krijgt een belangrijke rol in het mobiliteitsplan

1.2 Aandacht voor participatie met inwoners en stakeholders

Er is in het plan veel rekening gehouden met de wensen en opmerkingen van bewoners en stakeholders. De enquête die in 2020 gehouden is, is nogmaals in 2024 gehouden. Daarnaast is er gesproken met diverse belangenverenigingen, zoals bijvoorbeeld VVN, fietsersbond, platform BTB. Dit heeft geresulteerd in het uiteindelijke mobiliteitsplan.

1.3 Het mobiliteitsplan vervangt het oude mobiliteitsplan uit 2007

Het vigerende mobiliteitsplan (GVVP) voldoet niet meer aan de huidige tijd. Inzichten zijn veranderd, alsmede de manier waarop mensen verplaatsen, denk bijvoorbeeld aan de opmars van elektrische fietsen, elektrische auto's, smartphonegebruik en bezorgdiensten.

1.4 De mobiliteitsopgave

De mobiliteitsopgave in de gemeente Heerde laat een divers beeld zien, met zowel kansen als uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Verkeersveiligheid

Over het algemeen is de verkeersveiligheid goed, maar snelheidsoverschrijdingen vormen een aandachtspunt, met name op 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Daarnaast blijken ouderen vaker slachtoffer te zijn van verkeersongevallen, wat extra aandacht vraagt voor kwetsbare weggebruikers. Voor fietsers en voetgangers zijn drukke verkeerssituaties en ontoereikende infrastructuur, zoals smalle of ontbrekende paden, belangrijke knelpunten. Dit vraagt om een gerichte aanpak, vooral op locaties waar verschillende verkeersstromen samenkomen, zoals schoolzones en oversteekplaatsen.

Bereikbaarheid

Het gebruik van het openbaar vervoer is beperkt, maar verbeteringen in de toegankelijkheid van bushaltes en de fietsinfrastructuur rondom OV-knooppunten kunnen het gebruik ervan stimuleren.

Duurzaamheid speelt op dit moment een ondergeschikte rol bij inwoners, maar biedt belangrijke kansen richting de toekomst. Het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen, zoals fietsen en elektrisch rijden, kan bijdragen aan bredere gemeentelijke en nationale klimaatdoelen.

Leefbaarheid

Ook parkeren vormt een uitdaging, met name in oudere woonwijken en tijdens drukke toeristische periodes. Dit heeft impact op de leefbaarheid en vraagt om een integrale aanpak die rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen, zoals de groei van het autobezit en de behoefte aan laadpalen. Tot slot groeit de behoefte aan meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit in woonwijken. De uitdaging ligt in het vinden van een balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en een toekomstbestendige inrichting van de gemeente.

Ons hoofddoel is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel de weggebruikers als de beheerders van de infrastructuur. Verkeersveiligheid blijft hierbij het belangrijkste speerpunt. In het verleden lag de nadruk vooral op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen. Voor de komende periode willen we echter ook dat deze verplaatsingen duurzamer zijn en dat het verkeer geen afbreuk doet aan de kwaliteit van onze leefomgeving en het landschap. Daarnaast verdienen specifieke doelgroepen, zoals fietsers en ouderen, extra aandacht op het gebied van verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Omdat de focus wordt verlegd van de auto naar meer duurzame mobiliteitsvormen betekent dit er bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen of nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld woonwijken) dat er een andere denkrichting nodig is. Tijdens het ontwerpproces sluiten we dan ook aan bij het STOP-principe. Dit betekent echter niet dat de auto niet meer gefaciliteerd wordt, maar dat **bewuster** (en eerder) keuzes gemaakt worden voor een veilige en bereikbare langzaam verkeersstructuur. Fietsers en voetgangers zijn niet langer het sluitstuk in het ontwerpproces en we zetten in om de interne langzaam verkeersstructuur nog beter te laten aansluiten op het lokale en regionale netwerk.

2.1 en 3.1. Uitvoering van het mobiliteitsplan gaat gepaard met extra kosten.

Voor de uitvoering van het plan hebben wij een concept-uitvoeringsplan opgesteld. Nadat uw raad akkoord is met onderhavig mobiliteitsplan zullen wij dit uitvoeringsplan vaststellen en uw raad via memo ari informeren.

Evident is dat de ambities van het mobiliteitsplan gepaard gaan met uitvoeringskosten, die niet allemaal binnen de huidige begroting gedekt kunnen worden. Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende kostensoorten: zie paragraaf Geld.

Kantttekeningen

Zonder de gevraagde extra middelen zullen de ambities van het mobiliteitsplan niet conform planning kunnen worden uitgevoerd. In dat geval bepalen de bestaande middelen het tempo waarmee en de mate waarin de ambities kunnen worden gerealiseerd.

Geld

De uitvoering van het mobiliteitsplan gaat gepaard met verschillende kosten: ambtelijke capaciteit (mobiliteitsadviseur), externe onderzoekskosten en investeringskosten infrastructurele maatregelen. Voorgesteld wordt hiermee als volgt om te gaan:

De geschatte jaarlijkse kosten voor extra capaciteit en extern onderzoek bedragen ongeveer €100.000,-. Voorgesteld wordt om vanaf 2026 deze structurele lasten te betrekken bij de bestuurlijke integrale afweging van de Perspectiefnota 2026-2029. De incidentele kosten voor 2025 ad €52.500 kunnen worden meegenomen in de voorjaarsnota 2025.

Daarnaast zijn investeringskosten voor infrastructurele maatregelen onvermijdelijk. Voornemen is dat die jaarlijks worden gecombineerd met geplande reconstructies/aanpassingen van wegen. Combinatie leidt niet alleen tot efficiëntie en minder-meerkosten, ook kunnen budgetten worden gecombineerd: gemeentelijk (o.a. riolering en huidige MJIP) en provinciale en/of landelijke subsidies. Per jaar worden de benodigde infrastructurele maatregelen gezien, alsook de verschillende dekkingsmogelijkheden. Aldus worden de uiteindelijk benodigde investeringsbedragen budgettair meegenomen in het jaarlijkse meerjareninvesteringsplan (MJIP) en zodoende aan uw raad voorgelegd voor de bestuurlijke integrale afweging.

Communicatie

Na vaststelling door de gemeenteraad worden de betrokken stakeholders geïnformeerd over de besluitvorming en wordt het besluit gepubliceerd via de gebruikelijke communicatiekanalen.

Uitvoering

Het mobiliteitsplan geeft de kaders aan en op welke wijze wij de ambities willen uitvoeren. Na uw besluit zullen wij een concreet uitvoeringsplan (overzicht concrete maatregelen, kosten en planning) vaststellen. Dit uitvoeringsplan zullen we via een memo ari ter informatie naar uw raad sturen.

Advies commissie(s)

De commissie adviseert behandeling als B-onderwerp.

Heerde, 25 maart 2025

Het college van Heerde
Mr. O.G. Prinsen, burgemeester
B. van Zuthem, gemeentesecretaris

Bijlagen:

1. Raadsbesluit
2. Mobiliteitsplan versie januari 2025