

Reflectie thema 10 Mobiliteit

Algemene observaties

We vinden het verstandig dat er een duidelijke koppeling met het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt gemaakt. Sommige onderdelen uit dit programma worden benadrukt in dit stuk, en andere niet. We gaan ervan uit dat de onderdelen uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit die hier niet expliciet genoemd zijn onverkort van kracht blijven.

De huidige focus op toegankelijkheid lijkt vooral gericht op de verschillende levensfasen van verkeersdeelnemers en op mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking. Toegankelijkheid kan ook breder gezien worden, denk aan kwetsbare verkeersdeelnemers en mensen die te maken hebben met vervoersarmoede. Ons advies is om ook kwetsbare verkeersdeelnemers en mensen die te maken hebben met vervoersarmoede op te nemen in de focus op toegankelijkheid.

Tekst thema 5 Mobiliteit		Korte reflectie
Ambitie	<i>We zorgen voor zoveel mogelijk draagvlak, zodat iedereen mee kan bewegen.</i>	Het is onduidelijk wat er met 'zoveel mogelijk draagvlak' bedoeld wordt en wanneer dit dan bereikt is. Deze bewoording kan verwachtingen scheppen die niet waargemaakt kunnen worden. Hoe gaan de schrijvers om met besluiten of maatregelen die minder draagvlak hebben, maar wel nodig zijn om landelijke regelgeving of om eigen doelen te bereiken?
	<i>De komende jaren is het <u>uitgangspunt de uitvoering van het omgevingsprogramma mobiliteit, waarbij de afspraken in het coalitieakkoord aanvullend zijn.</u></i>	(benoemd als algemeen punt)
	<i>Maatregelen die ingrijpen op de mobiliteit worden zo ingezet, dat ze <u>bijdragen aan duidelijk geformuleerde doelen.</u></i>	Het is onduidelijk wat met <i>duidelijk geformuleerde doelen</i> bedoeld wordt en vraagt concretisering om goed uitgevoerd te kunnen worden. Ons advies is om aan te sluiten bij de doelen zoals geformuleerd in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.
Probleemstelling	<i>Wageningen is niet altijd even goed bereikbaar en verkeersveilig. Regelmatig gebeuren er ongelukken en een goed fiets- en voetgangersnetwerk ontbreekt.</i>	Het is onduidelijk op welk gebied of voor wie Wageningen niet goed bereikbaar is en voor wie mogelijke aanvullende maatregelen genomen dienen te worden. Voor de uitvoerbaarheid (als aanvulling op het Omgevingsprogramma Mobiliteit) is het van belang om hier meer richting aan te geven. Bijvoorbeeld voor Wageningers die lopen of fietsen, voor bezoekers die met het OV naar de binnenstad willen reizen, of voor mensen met fysieke/financiële beperkingen.

Tekst thema 5 Mobiliteit	Korte reflectie
<p><i>Ruimte in de stad is schaars en de openbare ruimte van iedere wijk is anders ingericht. Daarom vraagt iedere wijk om een andere benadering van de mobiliteitstransitie.</i></p>	<p>Naast de inrichting van de openbare ruimte varieert ook de demografie per wijk.</p>
<p><i>Daarnaast zijn we <u>onvoldoende voorbereid op een uitstootvrije mobiliteit in 2040. Dit vraagt om een voortvarende maar gefaseerde aanpak, omdat maatregelen niet los van elkaar kunnen worden gezien.</u></i></p>	<p>Het klopt dat we nog niet goed op weg zijn naar ons doel van uitstootvrije mobiliteit in 2040. De CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer neemt vooralsnog onvoldoende af om dit doel te bereiken. Ons advies is om alvast na te denken over (aanvullende) maatregelen die nodig zijn om uitstootvrije mobiliteit in 2040 te bereiken, maar nog niet in het Omgevingsprogramma Mobiliteit staan (zoals een Zero-Emissiezone voor Stadslogistiek). We raden de RMP-rekentool van het CROW aan voor inzicht in de voortgang op dit klimaatdoel en in afweging van verschillende maatregelen: https://www.rmprekentool.nl/info/report/rmp-rekentool.html</p>
<p>Doel <i>We voeren maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie <u>volgordelijk</u> uit.</i></p>	<p>Het is onduidelijk welke volgorde hiermee bedoeld wordt. Daarmee is dit doel niet uitvoerbaar. Ons advies is de prioritering uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit aan te houden.</p>
<p><i>We stimuleren het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen en creëren draagvlak onder inwoners in de stad voor de mobiliteitstransitie. <u>Waarbij we oog hebben voor ongehoorde groepen.</u></i></p>	<p>Ons advies is om hier een algemeen punt van te maken dat geldt voor meerdere thema's in relatie tot het thema participatie.</p>
<p><i>We zorgen dat <u>vervoersmiddelen voor iedereen bereikbaar en toegankelijk</u> zijn.</i></p>	<p>Bereikbaarheid en toegankelijkheid van een vervoersmiddel is geen doel op zich. Ons advies is om niet vervoersmiddelen voor iedereen bereikbaar en toegankelijk te maken, maar de bestemmingen en faciliteiten die mensen willen bereiken.</p> <p>Wat wordt daarnaast bedoeld met bereikbaar en toegankelijk? Dit kent verschillende vormen, bijvoorbeeld: fysiek, digitaal, financieel. Ons advies is hierover concreter te zijn.</p>
<p><i>De toegankelijkheid van stoepen wordt beter, met name voor mensen die gebruik maken van een scootmobiel of een vorm van loopondersteuning.</i></p>	<p>We zien dit doel niet terug bij de resultaten. Suggestie is om dit doel als resultaat te formuleren.</p>
<p><i>We houden ons vast aan het doel voor uitstootvrije mobiliteit in 2040.</i></p>	<p>Het doel van uitstootvrije mobiliteit valt buiten deze coalitieperiode. Ons advies is om een tussenresultaat op te nemen dat binnen deze coalitieperiode valt. Bijvoorbeeld '55% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990' (dit sluit aan bij de Nederlandse Klimaatwet en internationale</p>

Tekst thema 5 Mobiliteit		Korte reflectie
		<p>klimaatdoelen).</p> <p>Zonder tussendoel en zonder aanvullende maatregelen verwachten we dat volledig uitstootvrije mobiliteit in 2040 niet gehaald kan worden in Wageningen.</p>
Resultaten	<i>Wageningen is fietsvriendelijker en heeft een uitgebreider fietsnetwerk.</i>	Wij gaan ervanuit dat hiermee de realisatie van het Wensbeeld Fietsnetwerk uit het Omgevingsprogramma mee bedoeld wordt.
	<i>We realiseren meer fietsparkeerplaatsen in de binnenstad (o.a. Beuningplein), bij het busstation en rondom andere voorzieningen.</i>	<p>Het klopt dat er op deze locaties vaak (veel) meer fietsen gestald staan dan dat er plek is. Onduidelijk is of dit maatregelen voor de korte termijn zijn, of voor de lange termijn.</p> <p>Meer ruimte voor fietsenstallingen zorgt altijd voor minder ruimte voor andere dingen.</p> <p>Op veel locaties (waaronder de genoemde locaties) is die ruimte op korte termijn te vinden op autoparkeerplaatsen. Op één autoparkeerplaats passen ongeveer 10-16 stallingsplekken voor fietsen. Er is op dit moment rond het busstation en op loopafstand van de binnenstad nog voldoende restcapaciteit voor autoparkeren om dit op korte termijn uit te voeren.</p> <p>We zijn nu bezig met een bewaakte fietsenstalling op Gevangentoren. Indien dit voorstel over de lange termijn gaat, zien we de extra fietsenstallingen op het Beuningplein als aanvulling hierop.</p>
	<i>We blijven ons samen met de WUR inzetten voor een betere en snellere OV-verbinding tussen Wageningen en omliggende steden, inclusief station Rhenen en Ede-Wageningen.</i>	Dit is een doorlopende actie en geen concreet resultaat.
	<i>We richten een meldpunt in waar inwoners onveilige en ontoegankelijke plekken kunnen melden. Zoals, onbegaanbare stoepen en locaties waar sociale onveiligheid wordt ervaren.</i>	Op de gemeentewebsite is het al mogelijk op een melding te maken over iets dat kapot, vies of onveilig is . Het formulier om zo'n melding te maken is nu met name gericht op de feitelijke inrichting van de openbare ruimte. Daaronder valt ook toegankelijkheid. Ons advies is om het huidige meldpunt uit te breiden met de mogelijkheid om een melding te maken over sociale onveiligheid.
	<i>Daar waar het een duidelijk doel dient voeren we vergunning parkeren in.</i>	<p>Het is onduidelijk wat de schrijvers met 'een duidelijk doel'. Daarmee is dit resultaat niet voldoende uitvoerbaar.</p> <p>Ons advies is om aan te sluiten bij de doelen uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit, namelijk: ruimte voor betaalbare, duurzame en groene woningen en ondernemingen; beschikbare (parkeer)ruimte eerlijker en efficiënter verdelen; bezit van een eigen auto minder noodzakelijk maken; vrijgekomen ruimte op straat samen met bewoners en bedrijven opnieuw inrichten.</p>
	<i>De kosten voor bewoners worden tot een</i>	Het is onduidelijk of dit voor alle type inkomsten vanuit parkeerregulatie gaat, of

Tekst thema 5 Mobiliteit	Korte reflectie
<p><i>minimum beperkt. Dat betekent dat niet meer dan de minimaal benodigde opbrengsten mogen worden gegenereerd om de kosten voor het gebruik van het vergunningensysteem voor de gemeente te dekken.</i> [...] <i>We zetten ons in om de kosten van de eerste twee vergunningen voor bewoners zo laag mogelijk te houden (zoals beschreven in het resultaat hierboven).</i></p>	<p>enkel over de eerste (en mogelijk tweede) parkeervergunning voor bewoners. De kosten van het vergunningensysteem zijn slechts een klein deel van de totale kosten/waarde van een parkeerplaats. Ons advies is om dit doel alleen tot een eerste parkeervergunning te beperken voor bewoners zonder eigen parkeerplaats die op dit moment afhankelijk zijn van hun auto. We kunnen dan bij andere parkeervergunningen ook (gedeeltelijk) de kosten van ruimte voor parkeren meenemen in de tarieven. Dit is nodig om maatregelen zoals parkeergarage Gevangentoren (en mogelijk andere parkeerhubs) realiseerbaar te houden en te grote uitgaven aan parkeerruimte uit de algemene middelen te voorkomen.</p>
<p><i>We voeren de herinrichting van de openbare ruimte van woonwijk de Nude uit zoals gepland, maar daarbij verhogen we in het middengebied van de Nude het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de plannen die voorliggen. [...] De gevolgen van de herinrichting worden gemonitord, om snel bij te kunnen sturen als de parkeerdruk na herinrichting te hoog of onnodig laag blijkt.</i></p>	<p>In het huidige plan staan 209 parkeerplaatsen ingetekend in het middengebied. Er is hier slechts beperkt ruimte voor extra parkeerplekken (maximaal 8-18). Dit gaat dan wel ten koste van groen. Daarbij is het belangrijk om mee te wegen in hoeverre dit aansluit bij de wensen van bewoners.</p>
<p><i>De maximumsnelheid op de wegen N225, Nijenoord allee, Rooseveltweg en Mansholtlaan blijft 50 km/uur, mits dat veilig blijft. Om de veiligheid van inwoners te waarborgen en overlast te beperken wordt eventueel sluijverkeer op deze wegen actief ontmoedigd, wanneer deze zich zou voordoen. De maximumsnelheid op alle andere wegen binnen de bebouwde kom wordt 30 km/uur.</i></p>	<p>In dit voorstel wordt de snelheid op de Kortenoord-Allee naar 30 km/uur verlaagd (terwijl deze weg belangrijk is voor HOV en hulpdiensten), en de Rooseveltweg op 50 km/uur behouden (terwijl hier duidelijkere voordelen zijn bij snelheidsverlaging, zoals minder doorgaand verkeer en geluidsoverlast bij omwonenden). Ons advies is om vast te houden aan het zorgvuldig uitgewerkte 'Wensbeeld Autonetwerk 2030 (Fase I)' uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit (pagina 42; met Kortenoord-Allee 50 km/uur en Rooseveltweg 30 km/uur). Eventueel kan benadrukt worden dat Fase II niet binnen deze coalitieperiode uitgevoerd wordt (volgens het Omgevingsprogramma Mobiliteit ná 2030).</p>