

Sturen op mobiliteit

Rekenkamer West-Twente

Colofon:

Datum:

8 februari 2022

Opdrachtgever:

C. (Carlo) van Dijk, directeur Rekenkamer West Twente

bas@necker.nl / 06-537 323 10

Onderzoekers:

D.J. Jacobs MSc

daan.jacobs@necker.nl

R.M. Klaassen MSc

robert@necker.nl

Inhoudsopgave

Colofon:.....	2
Onderzoeksverantwoording.....	4
Conclusies en aanbevelingen	6
Reactie van college van B&W	9
Nawoord Rekenkamer West-Twente.....	10
Nota van bevindingen	12
1. Beleid, kaders en rolverdeling.....	13
1.1. Doelen en ambities.....	13
1.2. Beleidskaders	14
1.3. Uitvoeringskaders.....	16
1.4. Landelijke en regionale kaders	16
2. Uitvoering en praktijk.....	20
2.1. Uitvoering in de praktijk	20
2.2. Casussen	20
2.3. Succesfactoren en knelpunten	31
3. Rol van de raad	33
3.1. Informatievoorziening aan de raad	33
3.2. Inzet van het raadsinstrumentarium.....	34
Bijlage 1. Bronnen.....	36

Onderzoeksverantwoording

Aanleiding

Tijdens de shortlistbespreking op 16 november 2020 heeft het Presidium zijn voorkeur uitgesproken voor een onderzoek naar mobiliteit. De raad is zoekende naar zijn eigen rol op dit thema, te meer omdat in de loop van 2021 het Verkeersstructuurplan Holten (VSP) wordt geëvalueerd.¹ Wat zijn succesfactoren en knelpunten op het gebied van mobiliteit in Rijssen-Holten? En welke rol heeft de raad daarbij? De Rekenkamer West-Twente heeft daarom besloten in 2021 een onderzoek naar mobiliteit uit te voeren.

Het onderwerp: mobiliteit

Stedelijke verdichting en de energietransitie zorgen ervoor dat er in veel gemeenten een verschuiving is in de doelstellingen rondom mobiliteit. Het takenpakket van gemeenten op het gebied van mobiliteit is breed. Denk aan beheer en onderhoud van lokale wegen, maar ook aan bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.² Bovendien is de gemeente voor sommige infrastructuur afhankelijk van (concessies door) provincie en Rijk.

Doelstelling en vraagstelling

Doelstelling

Met het onderzoek beoogt de Rekenkamer West-Twente de raad praktische handvatten mee te geven voor verbetering van zijn controlerende en kaderstellende rol op het gebied van mobiliteit. De drie doelstellingen van dit onderzoek zijn dan ook:

1. De raad inzicht bieden in de beleidskaders voor en de praktijk van rolneming op het gebied van mobiliteit in Rijssen-Holten.
2. De raad inzicht bieden in de succesfactoren en knelpunten op het gebied van mobiliteit in Rijssen-Holten.
3. De raad handvatten bieden om de kwaliteit van de rolneming waar nodig te verbeteren.

Vraagstelling

De rekenkamer heeft de volgende hoofdvraag geformuleerd voor het onderzoek:

Wat zijn succesfactoren en knelpunten op het gebied van mobiliteitsbeleid in Rijssen-Holten, welke rol neemt de raad hierbij in, en welke verbetermogelijkheden zijn er?

¹ Programmabegroting 2021, p. 61.

² <https://vng.nl/artikelen/factsheet-mobiliteit>.

De hoofdvraag wordt beantwoord aan de hand van onderstaande deelvragen:

1. Welke kaders heeft de gemeente Rijssen-Holten op het gebied van mobiliteit en informatievoorziening aan de raad hierover?
 - a. Hoe verhouden taken en verantwoordelijkheden van Rijk, provincie en gemeente zich tot elkaar?
2. Wat zijn succesfactoren en knelpunten op het gebied van mobiliteit in de gemeente Rijssen-Holten?
3. Welke afspraken zijn gemaakt over de informatievoorziening aan de raad als het gaat om mobiliteit?
 - a. Hoe geeft het college vorm aan de actieve informatieplicht?
 - b. Stelt de raad eisen aan het proces en de inhoud van de informatievoorziening bij mobiliteit? Zo ja, welke?
 - c. Op welke manier wordt er toegezien op de naleving van deze afspraken?
4. Welke informatie vraagt de raad aan het college over mobiliteit?
5. In hoeverre is de raad in staat om op basis van de huidige informatievoorziening en kennis van instrumenten te sturen op mobiliteitsbeleid?
6. Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan over de kaderstelling en sturing op het gebied van mobiliteit?

Onderzoeksuitvoering

Om bovenstaande vragen te kunnen beantwoorden, zijn verschillende werkzaamheden uitgevoerd. Om inzicht te krijgen in de kaders voor mobiliteit is als eerste een documentanalyse uitgevoerd en heeft een oriënterend gesprek met betrokken medewerkers plaatsgevonden. Vervolgens is aan deze medewerkers gevraagd middels een format informatie aan te leveren over verschillende mobiliteitsprojecten van de gemeente Rijssen-Holten. Op basis hiervan is een selectie van twee cases gemaakt. Om inzicht te krijgen in de cases heeft een dossieranalyse plaatsgevonden en zijn betrokken medewerkers geïnterviewd. Ten slotte is een gesprek gevoerd met een afvaardiging van de gemeenteraad over de informatievoorziening aan en rolneming van de raad bij mobiliteitsprojecten.

De onderzoekswerkzaamheden hebben plaatsgevonden in de periode maart – november 2021. Op 21 december 2021 is de conceptrapportage voorgelegd aan de organisatie voor ambtelijk wederhoor. Op 20 januari 2022 is de rapportage aangeboden voor bestuurlijk wederhoor. Op 8 februari 2022 is de rapportage aangeboden aan de gemeenteraad.

Leeswijzer

De Nota van bevindingen bestaat uit drie hoofdstukken. In hoofdstuk 1 worden de kaders en algemene beleidsstukken ten aanzien van mobiliteit uiteengezet. In hoofdstuk 2 volgt een reconstructie van de twee geselecteerde cases op het gebied van mobiliteit. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de rol van de raad bij mobiliteit.

Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

De onderzoeksbevindingen geven aanleiding tot de volgende vier conclusies:

1. Een overkoepelend beleidskader ontbreekt, bestaande kaders zijn deels verouderd

Kaders voor het mobiliteitsbeleid van Rijssen-Holten zijn vastgesteld in verschillende documenten, bij verschillende bestuurslagen. Landelijk is bijvoorbeeld de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte leidend, regionaal de Omgevingsvisie Provincie Overijssel en het Regionaal Mobiliteitsplan Twente. Lokaal is het beleid vastgelegd in drie sleutelstukken; de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer (LTVV) Rijssen, het Verkeersstructuurplan (VSP) Holten en de Fietsvisie Rijssen-Holten. Daarnaast zijn uitgangspunten voor het beleid ook vastgelegd in aanpalende documenten, zoals het Coalitieakkoord 2018-2022 en de Strategische Visie Rijssen-Holten 2010-2030. Een eenduidig uitvoeringskader ontbreekt.

Daarmee beschikt Rijssen-Holten op dit moment niet over een overkoepelend kader voor het thema mobiliteit. Bestaande kaders zijn bovendien deels verouderd; hoewel voorgenomen projecten uit de geactualiseerde LTVV (2014), het VSP (2005) en de Fietsvisie (2012) nog niet allemaal zijn uitgevoerd, bouwen deze kaders voort op uitgangspunten waarvan aannemelijk is dat ze op zijn minst deels achterhaald zijn. Dit is ook de reden waarom er volgens betrokkenen plannen zijn om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen, al zijn hiervoor op dit moment nog geen middelen en capaciteit vrijgemaakt.

2. De gemeente heeft over sommige mobiliteitsprojecten beperkte zeggenschap, maar dit staat de uitvoering niet in de weg

Een analyse van twee casussen, de aanleg van een rotonde en fietspas op de Morsweg in Rijssen en het verbeteren van de fietsenstalling bij Station Rijssen, suggereert dat de gemeente bij het uitvoeren van sommige projecten beperkte zeggenschap heeft. Met name bij projecten waarin samenwerkingspartners het initiatief nemen, heeft de gemeente vaak weinig mogelijkheden om actieve regie te voeren. Dit is echter niet zozeer een resultaat van het feit dat de gemeente bepaalde wettelijke verantwoordelijkheden heeft, maar van een praktische realiteit; als grote, landelijk opererende organisaties besluiten tot een mobiliteitsproject, kan de gemeente weinig meer doen dan aansluiten en bijsturen. Dit is te meer het geval als dergelijke organisaties het project (co-)financieren.

Tegelijkertijd staat dit de uitvoering van dergelijke projecten niet in de weg. Mede doordat de gemeente veel ervaring heeft met het aanvragen van (provinciale) subsidies, verlopen discussies hierover in de regel constructief. Ook wordt de uitvoering van projecten goed gemonitord, waardoor eventuele problemen vroeg aan het licht komen. Daarnaast wordt er in het voorbereidingstraject veel tijd besteed aan de vergelijking van alternatieve scenario's en ontwerpen, wat er vaak voor zorgt dat de gemeente accentverschillen kan aanbrengen. Aandachtspunten zijn er evenwel ook. Zo bieden geldende kaders geen garantie dat projecten op tijd worden afgerond en wordt over de uitvoering zelden tussentijds verantwoording afgelegd aan de raad.

3. De informatievoorziening aan de raad is beperkt, duidelijke afspraken hierover ontbreken

De gemeenteraad wordt, buiten de P&C-cyclus om, nauwelijks geïnformeerd over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Hierdoor worden raadsleden soms verrast door keuzes die in de uitvoeringsfase van projecten zijn gemaakt. Daar staat tegenover dat de raad mogelijkheden om zelf informatie te verzamelen, bijvoorbeeld door raadsvragen te stellen, zelden benut. Dat raadsleden eventuele vragen ook informeel aan betrokken ambtenaren kunnen stellen, neemt dan ook niet weg dat het thema mobiliteit in de raad van Rijssen-Holtten beperkt lijkt te leven. In die zin is het ook niet verrassend dat er geen duidelijke afspraken zijn gemaakt tussen raad en college over de informatievoorziening ten aanzien van het thema mobiliteit.

4. De raad is beperkt in staat om ten aanzien van het mobiliteitsbeleid te sturen

Mede dankzij de beperkte informatievoorziening aan de raad over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is de raad niet goed in staat om ten aanzien van dit beleid te sturen. Doordat raadsleden weinig zicht hebben op de uitvoering, is het lastig om te bepalen of die uitvoering in lijn is met geldende beleidskaders en daarmee of (bij)sturing wenselijk is. De raad kan hier overigens zelf ook een actievere rol in spelen, door ontbrekende informatie op te vragen of aan te dringen op een (vervroegde) actualisatie van het mobiliteitsbeleid. Dat er ook vanuit de raad nog geen aandacht is gevraagd voor plannen om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen, is dan ook tekenend.

Aanbevelingen

De bovenstaande conclusies geven aanleiding tot de volgende drie aanbevelingen:

1. Stel een nieuwe, integrale mobiliteitsvisie op en maak afspraken over tussentijdse herijking

Om te zorgen voor een actueel beleidskader dat de raad in staat stelt om actief mee te sturen op het thema mobiliteit, is het zaak dat er op korte termijn een nieuwe mobiliteitsvisie wordt opgesteld. Daarbij is het zaak dat de nieuwe visie het thema waar mogelijk integraal benadert. Zo wordt voorkomen dat het beleid over verschillende stukken versnipperd raakt en kan de visie beter inzichtelijk maken hoe lokale, regionale en landelijke kaders zich tot elkaar verhouden. Door bij het opstellen van de visie al afspraken te maken over momenten waarop het beleid geherijkt zal worden, wordt voorkomen dat een geldend beleidskader, zoals het huidige, op punten verouderd raakt.

2. Versterk de sturing op een tijdige afronding van mobiliteitsprojecten en verbeter de verantwoording aan de raad

Dat mobiliteitsprojecten vertraging oplopen, is onoverkomelijk. Een aantal recente vertragingen, die in elk geval deels werden veroorzaakt door zaken die herzien hadden kunnen worden, suggereren echter dat het wenselijk is om de gemeentelijke sturing hierop te versterken. Onderzoeken waarom sommige projecten vertraging oplopen, helpt om lessen te trekken die soortgelijke vertragingen in de toekomst kunnen voorkomen. Door informatie over deze en andere aspecten van het mobiliteitsbeleid ook tijdens de uitvoering van mobiliteitsprojecten met de raad te delen, kan de raad beter inschatten of de uitvoering volgens vastgestelde kaders verloopt en, indien dit niet het geval is, tijdig bijsturen.

3. Inventariseer de informatiebehoefte van de raad en maak afspraken over de informatievoorziening door het college

Om de positie van de raad ten aanzien van het thema mobiliteit te versterken, is het belangrijk dat duidelijk wordt welke informatie de raad nodig heeft om zijn controlerende en kaderstellende rol goed te vervullen. Dit is een vraag die de raad in eerste instantie zelf, maar daarna ook in gesprek met het college zal moeten beantwoorden. Door deze behoefte vast te leggen in concrete afspraken, is voor alle raadsleden duidelijk wat zij in dit opzicht van het college mogen verwachten. Dit voorkomt hopelijk ook dat raadsleden zich geroepen voelen om vragen informeel aan betrokken ambtenaren te stellen. Hoewel de benaderbaarheid van ambtenaren namelijk een groot goed is, kan het er ook toe leiden dat niet alle raadsleden over dezelfde informatie beschikken.

Reactie van college van B&W



Rekenkamer West-Twente

datum 25 januari 2022
onderwerp rekenkameronderzoek mobiliteit
bijlagen
uw brief van
referentie
behandeld door drs. R.A. Habing
doorkiesnummer (0548) 854 643
documentnummer D2022016188
VERZIJNDI 03 FEB. 2022

Beste meneer, mevrouw,

Op 20 januari 2022 heeft u het conceptrapport 'Sturen op mobiliteit' naar de gemeente verzonden. U biedt de gelegenheid om op het conceptrapport te reageren. Hiervan willen we graag gebruik maken.

Bestuurlijke reactie

We kunnen ons op hoofdlijnen vinden in de inhoud en de uitkomsten van het onderzoek en het rapport.

Het geschetste beeld sluit aan bij de praktijk

Uit het rapport blijkt dat de onderzoekers op verschillende manieren informatie hebben verzameld over het beleid, de kaders en rolverdeling. Daarna heeft een analyse van de verkregen informatie plaatsgevonden en zijn zaken getoetst op uitvoering in de praktijk. Het rapport geeft een evenwichtige benadering van de verantwoordelijkheden en mogelijkheden van alle betrokkenen die aansluit bij die praktijk.

De conclusies en aanbevelingen zijn logische leer- en verbeterpunten

In het rapport zijn 4 conclusies geformuleerd als uitkomst van het onderzoek:

1. Een overkoepelend beleidskader ontbreekt, bestaande kaders zijn deels verouderd
2. De gemeente heeft over sommige mobiliteitsprojecten beperkte zeggenschap, maar dit staat de uitvoering niet in de weg
3. De informatievoorziening aan de raad is beperkt, duidelijke afspraken hierover ontbreken
4. De raad is beperkt in staat om ten aanzien van het mobiliteitsbeleid te sturen

De conclusies hebben geresulteerd in de volgende aanbevelingen:

1. Stel een nieuwe, integrale mobiliteitsvisie op en maak afspraken over tussentijdse herijking
2. Versterk de sturing op een tijdige afronding van mobiliteitsprojecten en verbeter de verantwoording aan de raad
3. Inventariseer de informatiebehoefte van de raad en maak afspraken over de informatievoorziening door het college

De gemeente heeft over lange termijn bezien heel veel gerealiseerd op gebied van mobiliteit. Tegelijk heeft het onderwerp mobiliteit de afgelopen jaren door uiteenlopende oorzaken een lagere prioriteit gekregen. De uitkomsten van het rekenkamerrapport passen in een bredere scope van diverse andere ontwikkelingen die de noodzaak van een inhaalslag, te beginnen met een nieuwe visie, duidelijk maken. Het college schaaft zich achter de gedachte van een nieuwe visie. De prioritering van een nieuwe visie in relatie tot andere zaken acht het college een zaak voor de nieuwe coalitie na de gemeenteraadsverkiezingen.

De huidige informatievoorziening aan de raad via de jaarlijkse cyclus van voorjaarsnota, najaarsnota, jaarrekening en begroting bevat naar oordeel van het college voldoende informatiemomenten. Bij bijzonderheden wordt de raad geïnformeerd via raadsbrieven. Voor het overige betreft het uitvoering van besluiten wat een collegezaak is. Het college ziet op dit moment geen noodzaak voor extra informatiemomenten. Bij het vaststellen van een nieuwe visie kan het niveau van informatievoorziening opnieuw worden bekeken.

Tot slot wil het college erop wijzen dat de afweging of nieuwe projecten wel of niet doorgaan niet alleen gebeurt op basis van een visie, maar mede afhankelijk is van de financiële mogelijkheden die elk jaar opnieuw bekeken moeten worden.

Vragen

Heeft u nog vragen? Dan kunt u contact opnemen met de heer Habing. Hij is bereikbaar op telefoonnummer (0548) 854 643 of via e-mail r.habing@rijssen-holten.nl. Wilt u het documentnummer vermelden als u op deze brief reageert?

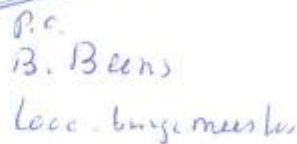
Met vriendelijke groet,
college van burgemeester en wethouders,



Arie van Eck
gemeentesecretaris



Arco Hofland
burgemeester



B. Beens
Loco-burgemeester

Nawoord Rekenkamer West-Twente

De Rekenkamer West-Twente dankt het college van B&W van de gemeente Rijssen-Holten hartelijk voor de reactie op het onderzoek naar mobiliteit. Het is goed om te lezen dat het college vaststelt dat het rapport aansluit bij de praktijk.

In reactie op de constatering dat er al veel informatiemomenten bestaan, wil de Rekenkamer benadrukken dat de gemeenteraad in samenspraak met het college nadere kaders kan stellen voor de informatievoorziening op basis van de behoefte die de raad heeft. Geschikte momenten hiervoor zijn bijvoorbeeld de start van een nieuwe raadsperiode of het vaststellen van een nieuw beleidsstuk of visiedocument.

Met vriendelijke groet,

Carlo van Dijk, directeur Rekenkamer West-Twente

Nota van bevindingen

1. Beleid, kaders en rolverdeling

In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste kaders voor mobiliteitsprojecten in de gemeente Rijssen-Holten. Daarbij maken we onderscheid tussen overkoepelende en specifieke kaders, maar ook tussen lokale en regionale kaders. Daarnaast besteden we in dit hoofdstuk aandacht aan de taken en verantwoordelijkheden die verschillende bestuurslagen ten aanzien hiervan hebben. Zo beantwoorden we de volgende deelvraag:

1. Welke kaders heeft de gemeente Rijssen-Holten op het gebied van mobiliteit en informatievoorziening aan de raad hierover?
 - a. Hoe verhouden taken en verantwoordelijkheden van Rijk, provincie en gemeente zich tot elkaar?

1.1. Doelen en ambities

Ten aanzien van het thema mobiliteit zijn er in Rijssen-Holten twee bronnen waarin gemeentelijke doelen en ambities met betrekking tot het thema mobiliteit zijn vastgelegd; het coalitieprogramma en de Strategische Visie Rijssen-Holten. In tegenstelling tot de beleids- en uitvoeringskaders, schetsen deze stukken in meer algemene zin wat de gemeente op het terrein van mobiliteit wil bereiken.

Coalitieprogramma

In 2018 sloten SGP, ChristenUnie, CDA en Gemeentebelang Rijssen-Holten een coalitieakkoord op hoofdlijnen. In dit coalitieakkoord zijn enkele passages opgenomen over de wijze waarop de gemeente met het onderwerp mobiliteit wil omgaan. Zo staat ten aanzien hiervan omschreven dat toegangswegen tot de gemeente en tot de wijken prioriteit hebben, evenals het oplossen van verkeersknelpunten. Ook wordt gestreefd naar het veiliger maken van kruisingen met spoorwegen. Ongelijkvloerse kruisingen hebben daarbij de voorkeur. Ten slotte wordt aangegeven dat de gemeente over meerdere jaren heen dient te bekijken welke investeringen er dienen plaats te vinden voor de vervanging en het onderhoud van wegen.³

Strategische Visie Rijssen-Holten 2010-2030

De gemeente Rijssen-Holten kent een strategische visie voor de toekomst van de gemeente. Deze visie is gebaseerd op de pijlers "eigen identiteit", "ondernemend Rijssen-Holten" en "modern noaberschap". Het doel van de strategische visie is om een overkoepelend kader te bieden voor de verdere uitwerking van gestelde doelen. Het thema mobiliteit komt daarbij nauwelijks aan bod. Er wordt kort aangegeven dat de gemeente "een voorbeeldfunctie" heeft op het gebied van dit onderwerp. De gemeente wil dat er meer wordt geïnvesteerd in fietsen ten opzichte van autorijden. Meer fietsen draagt volgens de gemeente bij aan verkeersveiligheid, een beter klimaat en een hoger gezondheidsniveau. Daarom neemt de gemeente zich voor om te investeren in goede fietsverbindingen.⁴

³ Gemeente Rijssen-Holten (2018). Coalitieakkoord 2018-2022, pp. 6-7.

⁴ Gemeente Rijssen-Holten (2015). Strategische visie Rijssen-Holten 2010-2030, update 2015, pp. 10-11.

1.2. Beleidskaders

De gemeente Rijssen-Holten heeft voor zowel de kern Rijssen als de kern Holten een afzonderlijk strategisch visiedocument opgesteld voor het thema verkeer en vervoer. In beide visiedocumenten is opgenomen hoe de gemeente de verkeersstructuur op lange termijn wil verbeteren en welke uitvoeringsmaatregelen hierbij horen. Voor Rijssen is dit de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer (LTVV) en voor Holten is dit het Verkeersstructuurplan Holten (VSP). Deze plannen zijn jaren geleden opgesteld (respectievelijk in 1998 en 2005), maar zijn volgens de gevoerde gesprekken nog steeds actueel; bepaalde onderdelen van de visies zouden namelijk op dit moment nog worden uitgevoerd, of überhaupt nog niet zijn opgepakt.

Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer (Rijssen)

De LTVV voor Rijssen is in 1998 opgesteld met als doel om een lange termijnstrategie te hebben voor de herontwikkeling van de verkeersstructuur in een stad. Hierin staan de verkeersveiligheid, positie van de voetganger ten opzichte van de fietser en de bereikbaarheid van het centrum als aandachtspunten centraal. In 2000 is de LTVV bestuurlijk vastgesteld door raad en college. In 2014 is de LTVV geactualiseerd met een viertal concrete doelstellingen:

1. Er komt een fietsvisie voor Rijssen-Holten, gericht op het uitbouwen van het fietsnetwerk, het uitbreiden van fietsparkeermogelijkheden en het verbeteren van de fietsveiligheid.
2. Er komt een update van de hoofdverkeersstructuur van Rijssen, met name voor het centrumgebied.
3. In de komende periode worden knelpunten in de verkeersstructuur aangewezen waar verder in zal worden geïnvesteerd, op het gebied van capaciteit, verkeersonveiligheid, parkeren en geluid.
4. Er komt een uitvoeringsprogramma voor de middellange termijn met daarin een prioritering van concrete maatregelen.⁵

De doelstellingen zijn gebaseerd op verschillende onderzoeken die in de periode 2012-2014 zijn uitgevoerd op het gebied van parkeren, verkeersveiligheid en geluidsoverlast gerelateerd aan verkeer. Ook zijn verschillende verkeersstellingen uitgevoerd. De prioritering van werkzaamheden is op de resultaten van deze onderzoeken gebaseerd. De prioritering is driedelig en ziet er als volgt uit:

1. Prioriteit 1 – werkzaamheden die betaald kunnen worden uit het bestaande fonds LTVV en werkzaamheden die als nieuwe wens in de programmabegroting voor 2015-2019 worden ingebracht. Hieronder vallen onder meer het uitbreiden van fietsenstallingen op de NS-stations en herinrichtingswerkzaamheden in de binnenring van het centrum.
2. Prioriteit 2 – werkzaamheden die in de programmabegroting als nieuwe wens worden ingebracht voor de periode 2015-2019. Hieronder valt onder meer de aanleg van een nieuwe fietsring.
3. Prioriteit 3 – werkzaamheden die in de programmabegroting als nieuwe wens worden ingebracht voor de periode 2019-2022. Hieronder vallen verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen en uitbreiding van de capaciteit van kruispunten.⁶

⁵ Gemeente Rijssen-Holten (2014). Update LTVV Rijssen-Holten, p. 3.

⁶ Gemeente Rijssen-Holten (2014). Prioritering LTVV.

Verkeersstructuurplan (Holten)

Het VSP Holten is in 2005 opgesteld met een vergelijkbaar doel als de LTVV Rijssen: een lange termijnstrategie voor de ontwikkeling van de verkeersstructuur in het dorp opstellen. Het VSP kent vijf overkoepelende doelstellingen:

1. Binnen de kern wordt prioriteit gegeven aan de verblijfsfunctie.
2. Het centrum dient verkeersluw en toeristisch aantrekkelijk gemaakt te worden.
3. Het doorgaande verkeer door de kern dient geweerd te worden.
4. De bereikbaarheid van alle bestemmingen binnen de kern dient voor alle vervoerwijzen gegarandeerd te worden.
5. De bedrijfsterreinen dienen zo direct mogelijk op de externe hoofdwegenstructuur aangesloten te worden, waarbij de routes niet door de woongebieden mogen lopen.

Om de verkeersstructuur te verbeteren, zijn verschillende varianten in beeld geweest. Uiteindelijk heeft de commissie Grondgebied in 2004 gekozen voor de variant "Wansinktracé", met als voornaamste doel het terugdringen van verkeer in het centrum van Holten. Op basis van deze doelstellingen en verkeersonderzoek zijn verschillende maatregelen geïdentificeerd om de verkeersstructuur in Holten te verbeteren. Hierbij wordt uitgegaan van twee fasen. In de eerste fase wordt het centrum verkeersluw gemaakt en wordt het Wansinktracé aangelegd, in de tweede fase wordt een aanvullend tracé evenwijdig aan het spoor aangelegd.

Naast de bovenstaande maatregelen, zijn er verschillende maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid geïdentificeerd; het categoriseren van wegen en het aanpassen van de maximum rijsnelheid, bijvoorbeeld, en het verbeteren van het fietsnetwerk.⁷

Fietsvisie Rijssen-Holten

De Fietsvisie Rijssen-Holten, in 2012 vastgesteld door de gemeenteraad, vloeit voort uit de maatregelen in de LTVV Rijssen en het VSP Holten. Het doel van de fietsvisie is om het inmiddels gerealiseerde fietsnetwerk door middel van nieuwe maatregelen verder te verbeteren. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vier soorten maatregelen:

1. Maatregelen die de kwaliteit van het fietsnetwerk versterken, zoals de aanleg van ontbrekende schakels in Rijssen en Holten, de realisatie van een extra fietsring in Rijssen en een betere doorstroming voor het fietsverkeer in het winkelerf van Rijssen;
2. Maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren, zoals de aanpak van onveilige locaties en extra aandacht voor de veiligheid op drukke fietsroutes (waaronder de Stationsstraat in Holten en de Haarstraat in Rijssen). Ook zal er kritisch worden gekeken naar en noodzaak van paaltjes op fietspaden en is er aandacht voor de zichtbaarheid van fietspaden in het "donkere" buitengebied;
3. Maatregelen ten behoeve van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen in de winkelcentra, bij de NS-stations en bij bushaltes;

⁷ Gemeente Rijssen-Holten (2005). VSP Holten, pp. 3-11.

4. Maatregelen ter promotie van het fietsen in de gemeente Rijssen-Holten. Daarbij valt te denken aan regelmatige aandacht voor fietsonderwerpen op de gemeentelijke website, in huis-aan-huisbladen en op sociale media.

De maatregelen die worden uitgevoerd, zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2013-2020. In dit programma is per maatregel aangegeven wat de kosten zijn, op welke wijze de financiële dekking is geregeld en of er mogelijkheden voor cofinanciering zijn.⁸

Er moet nog gestart worden met een nieuwe visie

Uit gesprekken komt naar voren dat zowel het VSP als de LTVV nog niet geheel is afgerond. Aan de gemeenteraad is wel toegezegd dat er een evaluatie van beide beleidsstukken zal plaatsvinden. Ook zijn er plannen om een nieuwe, geactualiseerde mobiliteitsvisie voor de gemeente Rijssen-Holten op te stellen. Gesprekspartners geven aan dat hier op het moment van schrijven nog geen middelen of capaciteit voor zijn vrijgemaakt.

1.3. Uitvoeringskaders

In de gemeente Rijssen-Holten vormen de LTVV Rijssen, het VSP Holten en de Fietsvisie Rijssen-Holten het overkoepelend beleidskader voor mobiliteitsprojecten. In deze kaders worden echter geen handvatten of aanknopingspunten gegeven voor de wijze waarop projecten en inspanningen op het gebied van mobiliteit kunnen plaatsvinden. Ook wordt niet ingegaan op projectmanagement, monitoring van projecten en de verantwoording hierover aan de raad. Er is dus geen eenduidig kader aanwezig voor de wijze waarop mobiliteitsprojecten moeten worden uitgevoerd.

De gemeente Rijssen-Holten kent relevante kaders voor inkoop en aanbesteding en grondverwerving

Hoewel er geen beleidskader is voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten, kent de gemeente wel relevante kaders voor inkoop en aanbesteding en grondverwerving. Het inkoop- en aanbestedingsbeleid uit 2020 biedt een kader voor het inkoopproces en aanbestedingsprocedures, de verantwoordelijkheden van gemeente en opdrachtnemer en de economische uitgangspunten hierbij. Dit kader is regionaal afgestemd en vigerend in de gehele regio Twente.⁹ In januari 2017 heeft de gemeenteraad daarnaast uitgangspunten voor het grondbeleid vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn geformuleerd vanwege de gevoelde noodzaak om het grondbeleid uit 2010 te herijken. In deze uitgangspunten staat onder meer dat de gemeente kiest voor situationeel grondbeleid; naar gelang de situatie kiest de gemeente voor actieve grondverwerving of facilitair grondbeleid. De gemeenteraad neemt hier op voorstel van het college een beslissing over.¹⁰

1.4. Landelijke en regionale kaders

Er bestaan verschillende beleidskaders voor mobiliteit op landelijk, regionaal (provinciaal) en lokaal niveau. Landelijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het overkoepelende visiedocument van de ontwikkeling van mobiliteit in Nederland tot 2040. Op regionaal niveau zijn door zowel de provincie

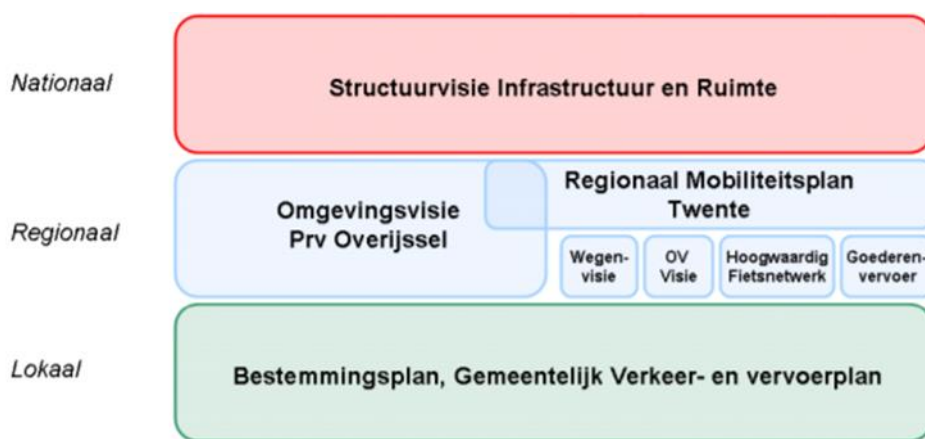
⁸ Gemeente Rijssen-Holten (2012). Fietsvisie 2013-2020, pp. 1-2; pp. 47-49.

⁹ Gemeente Rijssen-Holten (2020). Inkoop- en aanbestedingsbeleid 2020: <https://www.rijssen-holten.nl/actueel/decentraleregeling/inkoop-en-aanbestedingsbeleid-gemeente-rijssen-holten-2020>.

¹⁰ Gemeente Rijssen-Holten (2017). Uitgangspunten grondbeleid, pp. 2-3.

Overijssel als de Regio Twente overkoepelende beleidskaders voor mobiliteit opgesteld: respectievelijk de Omgevingsvisie Overijssel met bijbehorende uitwerking in koersdocumenten, en het regionaal mobiliteitsplan. Deze overkoepelende kaders vormen het raamwerk waarbinnen plannen en projecten op het gebied van mobiliteit worden aangevlogen. Gemeenten werken dit uit in bestemmingsplannen en gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen (GVVP). De eerdergenoemde LTVV Rijssen en VSP Holten zijn hier voorbeelden van.

De onderstaande figuur geeft weer hoe kaders op de verschillende niveaus zich tot elkaar verhouden.



Figuur 1: Schematische weergave samenhang tussen landelijke, regionale en lokale beleidsstukken voor mobiliteit. Bron: Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012-2020, p. 18.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst ambities voor 2040

In 2012 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012-2020 opgesteld. In deze structuurvisie wordt aangegeven wat op Rijksniveau de ambities voor de ruimtelijke omgeving zijn voor de langere termijn. In de structuurvisie wordt ook ingegaan op het onderwerp mobiliteit.

De Structuurvisie geeft aan dat de mobiliteitsbehoefte toeneemt naarmate de welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens stijgen. Daarom is het van belang om onder meer de bereikbaarheid te vergroten, met een prioriteit voor het oplossen van bestaande verkeersknelpunten op de hoofdwegen. Ook wordt aangegeven dat doorgaand verkeer zo veel mogelijk van bestemmingsverkeer dient te worden gescheiden. Het Rijk dicht zichzelf een faciliterende rol toe in de inrichting van mobiliteit: provincies en gemeenten krijgen de ruimte om maatwerk te leveren en zelf plannen te maken binnen hun verantwoordelijkheid.¹¹

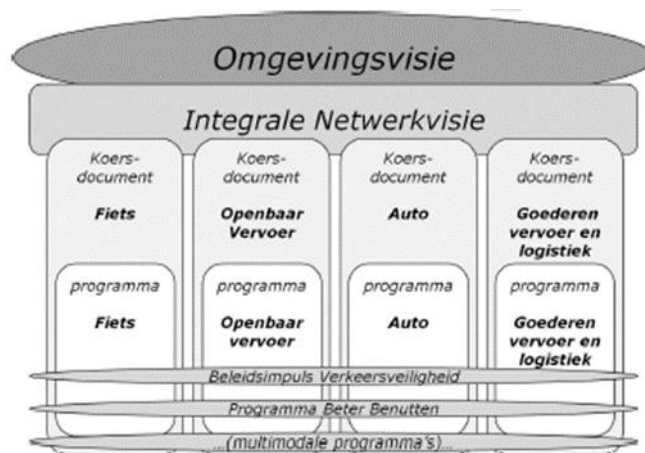
¹¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, p. 7.

De Omgevingsvisie Overijssel biedt het overkoepelende provinciale kader

De provincie Overijssel heeft verschillende beleidskaders opgesteld voor de mobiliteit in de provincie. Overkoepelend is de omgevingsvisie het kader waarin op hoofdlijnen het mobiliteitsbeleid is bepaald. In de omgevingsvisie is voor het onderwerp mobiliteit de volgende doelstelling geformuleerd: "[Het realiseren van] (e)en veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel.". Hieraan zijn de volgende vier deeldoelstellingen gekoppeld:

- Een duurzaam en betaalbaar systeem van openbaar vervoer (ov)
- Een goede (auto)bereikbaarheid van met name de stedelijke netwerken
- Vergroten van de rol, positie en het gebruik van de fiets
- Het stimuleren van het goederenvervoer over water, het optimaal faciliteren over de weg en het beheersen van de doorgaande goederenstroom per spoor (en daarmee de leefbaarheid en veiligheid langs het spoor)¹²

Op basis van de omgevingsvisie is een integrale netwerkvisie opgesteld voor mobiliteit in Overijssel. Deze visie is uitgewerkt in een viertal programma's ten aanzien van fietsverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer en goederenvervoer. Voor elk programma is een koersdocument opgesteld met een uitwerking in maatregelen als het uitbreiden van (auto)wegen, het stimuleren van elektrisch rijden en het aanleggen van fietstunnels, fietsstraten en fietsenstallingen. De provincie heeft bij dit laatste een faciliterende rol richting gemeenten: vanuit het programma Investeren Met Gemeenten (IMG) financiert de provincie (ten dele) gemeentelijke projecten voor de fiets.¹³ In onderstaand schema wordt de relatie tussen de verschillende beleidskaders voor mobiliteit in Overijssel geïllustreerd.



Figuur 2: Relatie tussen provinciale beleidskaders voor mobiliteit. Bron: Provincie Overijssel (2016). Koersdocument goederenvervoer en logistiek, p. 3.

¹² Provincie Overijssel (2021). Omgevingsvisie, <https://www.overijssel.nl/onderwerpen/omgeving/omgevingsvisie/>.

¹³ Provincie Overijssel (2015). Koersdocument fiets, p. 2.

Taken en verantwoordelijkheden van Rijk, provincie en gemeente

Bij mobiliteit zijn de verantwoordelijkheden tussen Rijk, provincie en gemeenten niet altijd eenduidig ingericht. Enkele jaren geleden was er sprake van een grote mate van bestuurlijke drukte op het gebied van mobiliteit. In 2012 heeft het Rijk daarom middels de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven zich te focussen op 13 nationale belangen, zoals bijvoorbeeld het versterken van het hoofdnet van (spoor)wegen, het verbeteren van de bereikbaarheid van de stedelijke regio's en het beschermen van de milieukwaliteit.¹⁴ Buiten deze 13 nationale belangen wil het Rijk beleidsvrijheid bieden aan de provincies en gemeenten. Over het algemeen zijn de provincies verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van regionale wegen, tunnels en bruggen en voor de inrichting van het openbaar vervoer in en tussen regio's. Het Rijk is juist verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van snelwegen en de gemeenten voor de aanleg en het onderhoud van wegen binnen de grenzen van een gemeente.¹⁵

Op regionaal niveau stellen Rijk en regio's (provincies, stadsregio's en gemeenten) samen integrale gebiedsagenda's op. Op deze manier zijn investeringen van het Rijk en de regio's op elkaar afgestemd en zo eenduidig mogelijk. Zo krijgt de prioriteitstelling door zowel Rijk als regio samenhang en ontstaat meer draagvlak voor besluiten. Rijk en regio bespreken de gebiedsagenda's tijdens de halfjaarlijkse overleggen over infrastructuur, ruimte en transport (MIRT-overleggen).¹⁶

¹⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

¹⁵ Interprovinciaal Overleg (geen datering). Mobiliteit: <https://www.ipo.nl/thema-s/mobiliteit/>.

¹⁶ VNG (2021). Factsheet mobiliteit: <https://vng.nl/artikelen/factsheet-mobiliteit>.

2. Uitvoering en praktijk

In dit hoofdstuk staan we stil bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. We schetsen hoe gestelde kaders in de praktijk vorm krijgen en illustreren dit aan de hand van twee casussen. Aan de hand van die casussen brengen we ook de belangrijkste succesfactoren en knelpunten in beeld. Zo beantwoorden we de volgende deelvraag:

2. Wat zijn succesfactoren en knelpunten op het gebied van mobiliteit in de gemeente Rijssen-Holtén?

2.1. Uitvoering in de praktijk

Uit gesprekken met betrokken ambtenaren komt naar voren dat de LTVV en het VSP voor respectievelijk Rijssen en Holtén leidend zijn in de uitvoering van mobiliteitsprojecten. Er is geen eenduidige procesbeschrijving of beleidskader dat aangeeft hoe projecten precies dienen te worden uitgevoerd. In de praktijk verlopen mobiliteitsprojecten volgens betrokkenen echter op een vergelijkbare manier.

De start van een project begint met de voorbereiding aan de hand van kaartmateriaal en rapporteernormen voor onder andere verkeersveiligheid, milieu, geluidsniveau. Op basis daarvan wordt bepaald welke inspanningen precies dienen te worden geleverd. Vervolgens wordt een bestuursvoorstel geformuleerd met daarin de kaders waaruit het project voortkomt, wat het eindresultaat van het project dient te zijn en hoeveel krediet en personele inzet er nodig zijn. Wanneer het college akkoord is met het project, wordt er een projectplan opgesteld. Dit projectplan wordt opnieuw aan het gemeentebestuur voorgelegd. Als het projectplan akkoord is bevonden en er een definitief krediet is verstrekt, start de uitvoeringsfase met een aanbesteding en de daadwerkelijke uitvoering. Tussentijds wordt financieel gerapporteerd naar de directie. Bij afronding van het project wordt het verloop niet altijd geëvalueerd.

In algemene zin merken gesprekspartners op dat veel projecten op dit moment ad hoc plaats lijken te vinden; ondanks de overkoepelende LTVV en VSP ontbreekt het aan samenhang tussen projecten. Daarnaast geven ze aan dat projecten soms later worden opgeleverd dan volgens het beleidskader gepland is. Dit heeft volgens gesprekspartners onder meer te maken met de update van de LTVV in 2017, waarbij een her-prioritering plaatsvond en enkele projecten langere tijd stil hebben gelegen.

2.2. Casussen

Om de praktijk van het mobiliteitsbeleid te illustreren, zijn er twee casussen geanalyseerd; de aanleg van een rotonde en een fietspad op de Morsweg in Rijssen en het verbeteren van de fietsenstalling bij Station Rijssen. De keuze voor deze casussen is het resultaat van een aantal overwegingen, waaronder de wens om recente casussen te onderzoeken die min of meer representatief zijn voor de wijze waarop de gemeente Rijssen-Holtén mobiliteitsprojecten uitvoert en die inzicht geven in de dynamiek bij projecten waar naast de gemeente ook een andere overheid of organisatie bij betrokken is.

Hieronder schetsen we per project steeds eerst de belangrijkste kenmerken van het project en de belangrijkste sleutelmomenten in de tijd. Vervolgens schetsen we de belangrijkste aandachtspunten, waarbij we bijzondere aandacht besteden aan de mate waarin gestelde kaders en gebruiken zijn nageleefd en de wijze waarop de gemeente is omgesprongen met eigen verantwoordelijkheden ten

aanzien van andere betrokkenen. Voor deze analyse putten we zowel uit geanalyseerde documenten, als uit gesprekken met betrokkenen.

Casus 1: Rotonde en fietspad Morsweg

De Morsweg in Rijssen zorgde al geruime tijd voor onveilige verkeerssituaties, onder meer doordat afslaand (vracht)verkeer werd geconfronteerd met fietsers uit twee richtingen en voorrangsregels onduidelijk waren. Om de verkeersveiligheid te vergroten, besloot de gemeente om een rotonde aan te leggen en langs de Morsweg twee fietspaden te realiseren. De voorbereiding van dit project vond plaats in de periode 2013-2019, de uitvoering in 2019-2020. Voor het project ontving de gemeente subsidie van de provincie Overijssel.

Beknopte projectomschrijving	
Doelstelling	<p>Het verbeteren van de fietsveiligheid van het fietspad langs de Morsweg (N347). Het fietspad is nu nog onveilig om twee redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> / De rotonde Morsweg-Nijverheidsstraat: afslaande (vracht)automobilisten verwachten geen fietsers uit twee richtingen. Dit zorgt regelmatig voor conflictsituaties. / Fietsers hebben over de hele lengte van het fietspad voorrang op het (vracht)autoverkeer, ook bij de verschillende erfaansluitingen. Uitzondering is de aansluiting Morsweg-Noordermorssingel, hier heeft het (vracht)autoverkeer voorrang en moeten fietsers wachten. Dit zorgt voor een onverwachte en onduidelijke verkeerssituatie.
Concrete maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> / Realiseren van een tweezijdig fietspad langs de Morsweg tussen Plaagslagen en Spoelerstraat. / Realiseren van een rotonde bij de aansluiting Spoelerstraat-Morsweg-Noordermorssingel, om de verkeersafwikkeling te verbeteren en een veilige fietsoversteek in twee richtingen mogelijk te maken. / Realiseren van een enkelzijdig fietspad aan de westzijde van de Morsweg tussen Spoelerstraat en Nijverheidsstraat, vanaf de Nijverheidsstraat kunnen fietsers via het bestaande (tweerichtings) fietspad langs de Morsweg naar het station/centrum of via de bestaande parallelweg naar de Dannenberg.¹⁷
Doorlooptijd	<p>2013-2019 (planvorming en voorbereiding)</p> <p>2019-2020 (uitvoering)</p>

¹⁷ Gemeente Rijssen-Holtten (2012). Fietsvisie 2013-2020, p. 31; p. 45.

Subsidieverstrekker	Provincie Overijssel (subsidieverstrekking)
Budget	835.000 euro (waarvan 186.967 euro provinciale subsidie) ¹⁸

De uitvoering van dit project verloopt grotendeels volgens geldende kaders en gebruiken. Nadat het bestuur van de gemeente met het project heeft ingestemd, volgt een voorbereidende fase waarin de plannen worden uitgewerkt. Nadat ook deze door het gemeentebestuur zijn goedgekeurd, wordt het project aanbesteed en vervolgens uitgevoerd. Na afronding wordt er een proces-verbaal opgesteld, waarin de verrichtte werkzaamheden en wederzijdse verantwoordelijkheden worden vastgelegd.

Op twee punten week het proces hier echter vanaf. De eerdergenoemde herprioritering van de LTVV zorgde er allereerst voor dat de voorbereiding van het project tijdelijk stil kwam te liggen. Dit maakte nadere afstemming met de provincie noodzakelijk. Daarnaast tekenden enkele lokale transportbedrijven bezwaar aan tegen het feit dat de weg door de aanleg van fietspaden zou versmallen. In overleg met hen en de aannemer besloot de gemeente vervolgens om de weg te verbreden. Dit deelproject was niet voorzien in de oorspronkelijke plannen.

Datum	Gebeurtenis
2012	De Fietsvisie Rijssen-Holtén 2013-2020 wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is het plan voor het aanleggen van een fietspad en rotonde opgenomen. In de prioritering van de fietsvisie heeft het project prioriteit 1 (aanleg in de periode 2015-2019). ¹⁹
2016	De voorbereiding van het project wordt gestart.
4 april 2016	De gemeente doet een eerste subsidieaanvraag ter waarde van 187.500 euro bij de provincie voor de realisatie van het project. ²⁰
19 mei 2016	De provincie bericht de gemeente dat de subsidie zal worden verleend. De subsidie wordt verleend vanuit het Uitvoeringsprogramma 2016 verkeer en vervoer. ²¹

¹⁸ Provincie Overijssel (2019). Provinciale subsidiebeschikking fietspad Morsweg, d.d. 22 september 2019.

¹⁹ Gemeente Rijssen-Holtén (2012). Fietsvisie 2013-2020, p. 31; p. 45.

²⁰ Gemeente Rijssen-Holtén (2016). Subsidieaanvraag bij provincie, d.d. 4 april 2016.

²¹ Provincie Overijssel (2016). Brief over subsidieaanvraag aan de gemeente, d.d. 19 mei 2016.

30 mei 2016	Het college van B&W wordt geïnformeerd over de voortgang van de voorbereidingen.
2016-2017	Het project staat net als enkele andere projecten binnen de LTVV tijdelijk "on hold" vanwege een her-prioritering binnen het uitvoeringsprogramma die in 2017 moet plaatsvinden. ²²
22 mei 2017	Vanwege de verplichting in het subsidiebesluit van de provincie wordt op 22 mei 2017 een tussenrapportage aangeleverd door de gemeente. Hierin wordt aangegeven dat het project vanwege de herziening van de LTVV een jaar "on hold" heeft gestaan. De provincie gaat verder akkoord.
23 mei 2017	De gemeenteraad neemt een besluit over de her-prioritering van het uitvoeringsprogramma voor de LTVV. ²³
Juni 2017	De projectvoorbereiding wordt weer opgestart.
28 oktober 2017	Het college neemt een besluit over de ontwerpvarianten die zijn opgesteld. Er zijn twee mogelijke ontwerpvarianten: bij variant 1 wordt aan beide zijden van de Morsweg een fietspad voor eenrichtingverkeer aangelegd. Bij variant 2 wordt aan één zijde van de Morsweg een fietspad voor tweerichtingsverkeer aangelegd. De tweede variant heeft meer pluspunten (minder bomen te kappen, veilige hoofdfietsroute, in aanlegkosten voordeliger) en minder minpunten. Voorgesteld wordt variant 2 verder uit te werken.
20 december 2017	Na een e-mail van de gemeente aan de provincie op 20 december 2017, waarin wordt voorgesteld om de looptermijn te verlengen tot 1 juli 2019, wordt op 19 januari akkoord gegaan met deze wijziging.
9 april 2019	Na het collegebesluit van 28 oktober 2017 zijn de bestemmingsplanprocedure en grondverwerving opgestart, alsmede de inspraakprocedure. Een voorlopig ontwerpplan is uitgewerkt naar een definitief ontwerpplan. Het vervolgschema zal er volgens planning als volgt komen uit te zien:

²² Gemeente Rijssen-Holtten (2017). Vertrouwelijke notitie voortgang fietspaden en rotonde Morsweg Rijssen, d.d. 17 oktober 2017.

²³ Gemeente Rijssen-Holtten (2017). Vertrouwelijke notitie voortgang fietspaden en rotonde Morsweg Rijssen, d.d. 17 oktober 2017.

	<ul style="list-style-type: none"> • Januari-april 2019: Afronden verleggen/opruimen kabels en leidingen, vaststellen definitief ontwerpplan door college, uitwerken definitief ontwerpplan naar bestek en gereedmaken voor aanbesteding; • Mei: start aanbestedingsproces van 6 weken; • Juni: gunning/opdracht; • Juli-augustus: Voorbereiding en inkoop aannemer (8 weken) en communicatie; • September: realisatie fietspad en rotonde. <p>De projectkosten zijn geraamd op 835.000 euro ex btw. Vanuit de provincie Overijssel wordt een subsidie verstrekt van 187.500 euro na afronding van het project. Voor het project is een aanvullend krediet van 718.000 euro nodig.²⁴</p>
Juni 2019	<p>De aanbesteding voor de uitvoering van het project vindt plaats.</p> <p>De opdracht voor het uitvoeren van de aanleg en rotonde is na een meervoudige onderhandse aanbesteding verleend aan de firma Twentse Weg- en Waterbouw B.V. op 24 juni 2019.²⁵ De firma had met de laagste prijs ingeschreven (527.000 euro). Proces-verbaal van inschrijvingen geeft weer dat er vier andere inschrijvingen waren, allemaal boven de 600.000 euro.²⁶</p>
15 juni 2019	<p>Het projectplan wordt vastgesteld. In het projectplan is onder meer een korte beschrijving van de werkzaamheden en verdeling van verantwoordelijkheden binnen het bedrijf opgenomen.</p>
26 juli 2019	<p>In het proces-verbaal van eerste oplevering op 26 juli 2019 wordt bondig aangegeven welke werkzaamheden zijn gebeurd, welke zaken nog uit te voeren en af te handelen zijn en welke uit te voeren werkzaamheden voor rekening van de opdrachtgever respectievelijk de aannemer zijn.</p>
25 september 2019	<p><i>Memo verbreding Morsweg Rijssen (25 september 2019)</i></p> <p>In dit memo aan het college wordt aangegeven dat de rijbaan van de Morsweg door de aanleg van het fietspad is versmald naar 6 meter. Hoewel dit voldoet aan landelijke richtlijnen, vinden Rijssense transportbedrijven dat een dergelijk smalle rijbaan als onacceptabel wordt ervaren. In overleg met</p>

²⁴ Collegebesluit definitief ontwerpplan (9 april 2019).

²⁵ Opdrachtbrief gemeente Rijssen-Holten aan aannemer, d.d. 24 juni 2019.

²⁶ Proces-verbaal van inschrijvingen.

	<p>hen, de aannemer en de projectwethouder, is besloten de rijbaan over een lengte van 200 meter met 1 meter te verbreden. Dit besluit is mondeling voorgelegd in de collegevergadering van 24 september. De kosten zijn geraamd op 30.000 euro ex btw. Werkzaamheden zijn inmiddels gestart om dit niet nadien te hoeven doen.</p>
30 oktober 2019	<p>Vanwege de verplichting in het subsidiebesluit van de provincie wordt op 30 oktober 2019 een eindrapportage aangeleverd door de gemeente. Hiermee gaat de provincie akkoord per brief op 29 november. Inhoudelijk is de subsidieaanvraag via een brief op 29 november 2019 al goedgekeurd; na ontvangst van de jaarrekening (financiële verantwoording over het project) van de gemeente Rijssen-Holt en wordt de subsidie door de provincie Overijssel per brief op 22 september definitief vastgesteld op 186.967 euro.</p>
28 mei 2020	<p>In het proces-verbaal van eindoplevering op 28 mei 2020 wordt bondig aangegeven dat technische oplevering heeft plaatsgevonden en het project is overgedragen aan het team ruimte, beheer en uitvoering van de gemeente. Enkele nog niet uitgevoerde werkzaamheden worden op korte termijn uitgevoerd.</p>

Gelet op deze hang van zaken, lijken geldende kaders en gebruiken over het algemeen en voor zover van toepassing goed te zijn nageleefd; de besluitvorming heeft conform de gebruikelijke route plaatsgevonden, het project is aanbesteed en de controle op de kwaliteit van de uitvoering voldoet aan de daarvoor gestelde vereisten. Aandachtspunten zijn er evenwel ook:

1. Herprioritering zorgde voor vertraging in de uitvoering

Het beleidskader voor dit project wordt gevormd door de LTVV Rijssen en de Fietsvisie 2013-2020. Uit gesprekken komt naar voren dat deze door de raad vastgestelde beleidskaders bepalend zijn voor hoe een project wordt uitgevoerd. Middels de fietsvisie zijn ook financiële middelen gereserveerd voor het project. Uit gesprekken komt echter naar voren dat er op een gegeven moment onvoldoende middelen waren door overschrijdingen bij andere projecten. Op basis hiervan heeft een her-prioritering van de LTVV plaatsgevonden in 2017, waarbij de raad ook betrokken is in de besluitvorming. De uitvoering van dit project duurde daardoor langer dan oorspronkelijk in deze beleidskaders gepland.

2. Samenwerking met de provincie verliep voorspoedig, andere belanghebbenden zijn te laat betrokken

Bij dit project is ongeveer 25 procent van de kosten gedekt door een provinciale subsidie. Uit gesprekken komt naar voren dat ambtenaren over het algemeen bekend zijn met de regels voor provinciale subsidieverstrekking en dat er in de organisatie veel ervaring is met het aanvragen van subsidies. In dit project heeft de provinciale subsidie niet tot betekenis gehad dat de provincie zich ook op operationeel niveau met het project bezighield. De regie voor het project is volledig in handen geweest van de

gemeente. De samenwerking tussen de gemeente en provincie verliep volgens gesprekspartners evenwel prettig.

De samenwerking met andere betrokkenen, waaronder Rijssense transportbedrijven, vond evenwel te laat plaats. Hoewel het project volgens geldende regels na de planfase ter inzage is gelegd, voorkwam dit niet dat de transportbedrijven op een later moment alsnog bezwaar aantekenden. Doordat de plannen aan alle geldende voorschriften voldeden, kan dit de gemeente overigens moeilijk worden verweten. Wel geeft het aan hoe belangrijk het is om alle belanghebbenden proactief bij de planfase van mobiliteitsprojecten te betrekken; zo wordt voorkomen dat plannen op een later moment net als in dit geval alsnog moeten worden aangepast.

3. Monitoring van de uitvoering vindt plaats binnen de projectgroep, de raad is niet geïnformeerd

Monitoring van het project vond blijkens gesprekken voornamelijk plaats binnen de projectgroep, bestaande uit de ambtelijk projectleider en de aannemer. Monitoring vond plaats middels reguliere overleggen binnen deze groep. De raad werd tussentijds niet geïnformeerd over de voortgang van het project. Het college werd blijkens gesprekken mondeling over de voortgang geïnformeerd.

4. Het projectverloop is niet geëvalueerd

Het project is blijkens gesprekken niet na afloop geëvalueerd door de gemeente. Bij de oplevering van projecten wordt in het algemeen wel een proces-verbaal van oplevering opgesteld, maar een evaluatie van hoe het project heeft plaatsgevonden is niet standaard. Volgens betrokkenen is dit in dit geval ook niet nodig geweest, omdat het project conform de afspraken is opgeleverd.

Casus 2: Fietsstalling NS-station Rijssen

De fietsstalling bij het treinstation van Rijssen voldeed niet aan de kwaliteitseisen van beheerder ProRail en had bovendien te weinig capaciteit om te voldoen aan de verwachte groei van het aantal gestalde fietsen. Om die reden besloot de gemeente de kwaliteit van de stalling in lijn te brengen met geldende kwaliteitsnormen en het aantal stallingsplaatsen te vergroten. Het project vond plaats in twee fasen, in 2017-2018 en in 2019-2020. ProRail droeg de helft van de kosten. Voor haar deel ontving de gemeente een subsidie van de provincie Overijssel.

Beknopte projectomschrijving

Doelstelling

Bij het NS-station in Rijssen zijn 890 onbewaakte stallingsplaatsen en 12 fietskluizen. De fietsenrekken zijn door de gemeente geplaatst en niet voorzien van een overkapping en aanbindmogelijkheden. Dit wijkt af van de kwaliteitsnormen van ProRail. Doel is hier weer aan te gaan voldoen.

In de prognosecijfers van ProRail is voor 2020 voorzien in een uitbreiding naar 1.300 plaatsen. Hierbij is ook rekening gehouden met opvang van de stallingscapaciteit van de bushalte bij het NS-station. Er wordt rekening

	gehouden met de plaatsing van zes tot acht OV-fietskluisen op station Rijssen. ²⁷
Concrete maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> / Uitbreiding van het aantal stallingsplekken bij de fietsenstalling van station Rijssen, inclusief plaatsing van fietskluisen, een overkapping en een fietscarroussel / Uitbreiding van het aantal stallingsplekken bij de fietsenstalling Dannenberg
Doorlooptijd	<p>In twee fasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Upgrading fietsenstalling (2017-2018) - Uitbreiding fietsenstalling Dannenberg (2019-2020)
Subsidieverstrekker	Kwantitatief wil ProRail circa 1.200 fietsstallingen realiseren om aan de toekomstige behoefte te kunnen voldoen. ProRail gaat de stallingen beheren en doet een bijdrage van 50% in de realisatiekosten. In het kader van de bevordering van het fietsgebruik in de keten met onder andere openbaar vervoer, stelt de provincie Overijssel een bijdrage van maximaal 200.000 euro ter beschikking. ²⁸
Budget	1.300.000 euro (ProRail betaalt hiervan 650.000 euro, gedekt uit het programma actieplan Fietsparkeren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu) ²⁹

Ook dit project verloopt grotendeels volgens geldende kaders en gebruiken. Zo vloeit ook dit project voort uit een beleidsstuk, de fietsvisie, wordt een bestuurlijk akkoord over de uitvoering gevolgd door een voorbereidende fase en leidt besluitvorming over de plannen tot aanbesteding en uitvoering. In tegenstelling tot veel andere projecten, is bij dit tweede besluitvormingsmoment ook de gemeenteraad van Rijssen-Holten betrokken; deze stemt zowel over de plannen als over de bijbehorende begroting. Het project wijkt af van de norm als na de eerste fase wordt besloten tot een verdere uitbreiding. Hier wordt de raad alleen over geïnformeerd.

Datum	Gebeurtenis
2012	De Fietsvisie Rijssen-Holten 2013-2020 wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is het plan voor het uitbreiden van fietsenstallingen ook

²⁷ Gemeente Rijssen-Holten (2012). Fietsvisie 2013-2020, p. 39.

²⁸ Planbeschrijving kwantitatieve en kwalitatieve upgradering fietsstalling NS-station Rijssen (28 april 2016).

²⁹ Gemeente Rijssen-Holten (2016). Raadsvoorstel realisatie parkeren fietsen Station Rijssen, d.d. 30 mei 2016.

	opgenomen. In de prioritering van de fietsvisie heeft het project prioriteit 1 (aanleg in de periode 2015-2019). ³⁰
8 juni 2015	In een brief van de provincie Overijssel aan de gemeente wordt een overzicht gegeven van de verschillende subsidietrajecten van de provincie Overijssel richting gemeenten in het kader van OV-fietsprojecten. In Rijssen en Holten moet het nog starten. Afgesproken is dat de betreffende gemeente de resterende projecten alsnog aanvraagt. Het subsidieverzoek moet voor 15 september 2015 bij de provincie binnen zijn. Hiervoor volstaat een brief met daarin ondertekening, datum, projectomschrijving (omvang, locatie en planning), kostenraming, financiering en aangevraagd subsidiebedrag.
4 september 2015	NS OV-fiets doet een offerte toekomen aan de gemeente Rijssen-Holten voor de nieuwbouw van OV-fietskluisen, het plaatsen van een overkapping boven de kluisen en bromfietsplaatsen en de bouw van een OV-fietscarroussel; alsmede de exploitatie van het OV-verhuursysteem. In de offerte zijn voorwaarden opgenomen t.a.v. de exploitatie en ontmanteling na afloop van de exploitatie. De gemeente Rijssen-Holten moet bijvoorbeeld zorgen dat de vergunningen geregeld zijn en dat de juiste infrastructuur (elektra en tegels) aanwezig is. ³¹
23 november 2015	De subsidieaanvraag vanuit Rijssen-Holten is 7 september verzonden. Er wordt een subsidiebedrag van eenmalig 89.745 euro verleend voor de realisatie van acht OV-fietskluisen inclusief fietsen op stations Rijssen en Holten. Realisatie moet vanaf datum van ontvangst van de aanvraag tot uiterlijk 1 januari 2018 plaatsvinden. Voor 1 februari 2017 dient de gemeente een tussenrapportage in te dienen bij de provincie.
2016	De voorbereiding van het project wordt gestart. Dit gebeurt in samenwerking met ProRail. Er worden een planbeschrijving en programma van eisen opgesteld. Als onderdeel van de voorbereidingsfase is een onderzoek gedaan naar de herkomst en bestemming van fietsers die gebruikmaken van de huidige stalling. Ook is een belangenafweging gemaakt waarbij gekeken is naar verschillende mogelijke alternatieven voor het plaatsen/uitbreiden van de fietsstalling. Op basis hiervan wordt één alternatief als beste oplossing gezien. Dit alternatief wordt door ProRail technisch uitgewerkt en uitgewerkt in een begroting. ³²
28 april 2016	ProRail schrijft aan de gemeente dat zij bereid is 50% van de werkelijke kosten van ontwikkeling en realisatie van de fietsenstalling te dragen. De gemeente

³⁰ Gemeente Rijssen-Holten (2012). Fietsvisie 2013-2020, p. 31; p. 45.

³¹ Offerte OV-fiets verhuurlocaties Rijssen – 4 september 2015.

³² Planbeschrijving kwantitatieve en kwalitatieve upgrading fietsstalling NS-station Rijssen (28 april 2016).

	draagt bij voor de resterende 50% van de werkelijke kosten van de ontwikkeling en realisatie van de fietsenstalling, inclusief eventuele andere subsidies vanuit de provincie. ³³
14 juli 2016	De gemeenteraad gaat akkoord met de planbeschrijving en de budgetaanvraag voor het project. ³⁴
2017-2018	Daadwerkelijke uitvoering van het project.
27 juli 2018	De gemeente dient een wijzigingsverzoek in bij de provincie met de vraag om de subsidieperiode te verlengen tot 1 juli 2019. De provincie gaat hiermee akkoord. ³⁵
16 mei 2019	<p>De raadscommissie wordt geïnformeerd over uitbreiding fietsenstalling Dannenberg. Na afronding van de uitbreiding van de fietsenstalling medio 2018, bleek dat de nieuwe fietsenstalling aan de Dannenberg nu al te klein is. Daarom wordt geadviseerd tot uitbreiding.</p> <p>Het college heeft hierover eerder op 30 april 2019 het besluit genomen in te stemmen met uitbreiding met circa 100 overdekte stallingsplaatsen. De gemeentelijke kosten van circa 55.000 euro worden ten laste gebracht van het restant van het eerder beschikbaar gestelde krediet voor realisering van de fietsenstalling bij het NS-station. Dit is mogelijk omdat na het eerdere traject 200.000 euro over is, het gemeentelijk deel is in afstemming met ProRail 100.000 euro.</p> <p>Uit de verslaglegging wordt niet duidelijk of de commissie hierover vragen heeft gesteld.</p>
5 april 2019	De provincie schrijft de gemeente over de subsidieverstrekking ten bate van de verdere uitbreiding. De gemeente heeft op 18 maart 2019 een verzoek gedaan tot vaststelling van de subsidie voor beide projecten. De subsidie wordt lager vastgesteld op 57.798 euro. Uit inhoudelijke verslaglegging blijkt dat de gemeente verder aan de gestelde prestaties heeft voldaan, maar dat de werkelijk gemaakte kosten 77.065 euro bedragen; vandaar de lagere subsidie.

³³ Brief ProRail aan gemeente RH "aanbieding cofinanciering realisatiekosten uitbreiding fietsenstalling" d.d. 28 april 2016.

³⁴ Gemeente Rijssen-Holten (2016). Raadsbesluit upgradatie fietsstalling NS-station Rijssen, d.d. 14 juli 2016: <https://raad.rijssen-holten.nl/vergaderstukken/vergadering/raad-14-juli-2016-19-30>.

³⁵ Gemeente Rijssen-Holten (2018). Correspondentie met provincie Overijssel, d.d. 27 juli 2018.

16 mei 2019

ProRail schrijft aan de gemeente dat zij bereid is 50 procent van de werkelijke kosten van ontwikkeling en realisatie van de fietsenstalling te dragen. De gemeente draagt bij voor de resterende 50% van de werkelijke kosten van ontwikkeling en realisatie van de fietsenstalling, inclusief eventuele andere subsidies vanuit de provincie.³⁶

Net als de vorige casus, verliep dit mobiliteitsproject grotendeels volgens geldende kaders en gebruiken; het project zelf vloeit voort uit de door de raad vastgestelde Fietsvisie en de besluitvorming vond plaats via geijkte kanalen. Toch verliep dit project in een aantal opzichten anders dan gebruikelijk. Hieruit vloeien de volgende aandachtspunten voort:

1. Herprioritering zorgde voor vertraging in de uitvoering

Het gemeentelijk beleidskader voor de uitvoering van het project werd in dit geval gevormd door de Fietsvisie Rijssen-Holten 2013-2020. Middels de fietsvisie zijn ook financiële middelen gereserveerd voor het project. Uit gesprekken komt naar voren dat er op een gegeven moment onvoldoende middelen waren door overschrijdingen bij andere projecten. Op basis hiervan heeft een her-prioritering van het LTVV plaatsgevonden in 2017, waarbij de raad ook betrokken is in de besluitvorming. Hierom is besloten om de uitvoering later te beginnen.

Uit gesprekken komt naar voren dat al voordat de fietsvisie was vastgesteld, ProRail de gemeente had benaderd over het uitbreiden van fietsenstallingen. De NS en ProRail inventariseren eens in de zoveel jaar hoeveel fietsenstallingen er op ieder station nodig zijn. De stations van Rijssen en Holten waren aangemerkt als stations die nadere aandacht verdienden, waarop de gemeente hierover benaderd werd.

2. De gemeente had beperkte regie bij de ontwikkeling van projectplannen

Uit gesprekken met betrokken ambtenaren komt naar voren dat de regie van het project was verdeeld tussen de gemeente en ProRail. Hiervoor is een onderlinge overeenkomst getekend. In onderlinge samenwerking zijn een projectplan en een programma van eisen opgesteld, waarna ProRail het plan technisch en financieel verder heeft uitgewerkt. Bij de samenwerking waren de regio Twente en de provincie Overijssel ook betrokken, vanwege de mogelijke verstrekking van subsidie. Uiteindelijk is 50 procent van de kosten via ProRail via een rijkssubsidie gedekt en is een groot deel van de overige kosten gedekt middels een provinciale subsidie.

3. In de uitvoering had de gemeente een faciliterende rol

De daadwerkelijke uitvoering van het project was blijkens gesprekken voornamelijk een verantwoordelijkheid van ProRail. De gemeente had een rol in het faciliteren van de werkzaamheden door ProRail. Het ging daarbij met name om voorbereidingswerkzaamheden ten aanzien van technische en infrastructurele mogelijkheden van het project. De gemeente heeft bijvoorbeeld verkend welke

³⁶ Brief ProRail aan gemeente RH "aanbieding cofinanciering realisatiekosten uitbreiding fietsenstalling De Dannenberg" d.d. 16 mei 2019.

mogelijkheden er waren, gegeven de nabij liggende riolering. Gedurende de uitvoering van het project was er sprake van regulier contact tussen de ambtelijk projectleider en ProRail middels vaste overleggen.

Uit gesprekken komt naar voren dat de gemeente grotendeels afhankelijk is geweest van ProRail bij de uitvoering van het project, zowel op het gebied van planning en financiering als de daadwerkelijke uitvoering. De gemeente kan daarbij beperkt grip houden op eventuele tegenvallers, waarvoor de gemeente, afhankelijk van gesloten overeenkomsten, gedeeltelijk aansprakelijk kan zijn.

2.3. Succesfactoren en knelpunten

De bovenstaande casussen suggereren een aantal succesfactoren en knelpunten in de wijze waarop de gemeente mobiliteitsprojecten ten uitvoering brengt. Hoewel niet met zekerheid is vast te stellen of dit ook bij andere projecten het geval is, raken de geconstateerde successen en problemen nauw aan de werkwijze die de gemeente volgens gesprekspartners bij alle projecten toepast. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat de hieronder beschreven succesfactoren en knelpunten berusten op een uitzondering; het is beduidend waarschijnlijker dat ze illustratief zijn voor een breder patroon.

Succesfactoren

Op basis van het bovenstaande identificeren we de volgende succesfactoren:

1. De gemeente heeft veel ervaring met het aantrekken van subsidies

In beide projecten is met succes een beroep gedaan op provinciale, regionale of landelijke subsidieregelingen. Blijkens gesprekken weet de gemeente Rijssen-Holten dit ook bij andere projecten te doen. De kaders en richtlijnen hiervoor zijn bekend bij de betrokken ambtenaren. Hoewel soms een bestuurlijke lobby nodig is om een subsidie te kunnen verkrijgen, wordt een subsidieaanvraag door de gemeente meestal door een provincie geaccordeerd, zo blijkt uit de gevoerde gesprekken.

2. In de voorbereidende fase worden er verschillende alternatieven met elkaar vergeleken

In beide projecten is er sprake geweest van een afweging tussen meerdere mogelijke scenario's die op basis van onderzoek en berekeningen tot stand zijn gekomen. Bij het project Morsweg is de keuze tussen scenario's voorgelegd aan het bestuur, terwijl bij het project fietsstalling NS-station Rijssen de keuze tussen scenario's op operationeel niveau gemaakt en uitgewerkt is door ProRail.

3. De uitvoering van projecten wordt goed gemonitord

Monitoring van de beide projecten vond plaats binnen een projectgroep of een vergelijkbaar overlegorgaan. De monitoringoverleggen vonden met regelmaat plaats gedurende de uitvoering van het project, en hierover werd blijkens gesprekken met name mondeling gerapporteerd aan de directie of het college. Een bijzondere rol in beide projecten is weggelegd voor de projectleider, die een coördinerende rol heeft in de uitvoering.

Knelpunten

Daarnaast kan op basis van het bovenstaande ook een aantal knelpunten worden geïdentificeerd:

1. Het overkoepelende kader is duidelijk, maar biedt geen garantie voor tijdige uitvoering

Beide behandelde projecten komen voort uit de fietsvisie en de LTVV Rijssen. Deze beleidskaders boden globale aanknopingspunten voor het (globale) budget en het moment waarop het project zou moeten worden uitgevoerd. Doordat er sprake is van een lange termijnvisie met een op basis van onderzoek afgewogen prioritering, kan er doelgericht worden gewerkt. Tegelijkertijd is vanwege de her-prioritering van de LTVV één project later gestart en afgerond dan oorspronkelijk gepland. Dit had blijkens gesprekken te maken met knelpunten in de ambtelijke capaciteit en de beschikbare middelen. Uit gesprekken komt naar voren dat er nog steeds sprake is van knelpunten in capaciteit en middelen, waardoor bepaalde projecten uit de LTVV met prioriteit 2 en 3 nog niet zijn uitgevoerd.

2. De gemeenteraad is slechts beperkt betrokken bij de voortgang

De betrokkenheid van de gemeenteraad bij beide projecten was zeer beperkt. In gesprekken met betrokken ambtenaren wordt aangegeven dat de raad na afronding van een project kan worden geïnformeerd wanneer er bepaalde bijzonderheden zijn. Meestal is dit echter niet het geval. De betrokkenheid van de raad is beperkt tot het kaderstellen via de overkoepelende kaderdocumenten en het verstrekken van de kredieten. Via de P&C-cyclus wordt er in de jaarrekening wel aangegeven als een project is afgerond, maar er wordt hierover zelden tot nooit een aparte informatiebrief met de gemeenteraad gedeeld.

Terugkoppeling aan de raad vindt volgens betrokken ambtenaren met name plaats via de portefeuillehouder, die in de commissie- of raadsvergadering al dan niet op vragen van de raad een toelichting kan geven. Het gaat dan vooral om een integrale toelichting op de voortgang van de LTVV en niet over een specifieke toelichting op projectniveau.

Wanneer raadsleden vragen hebben, wordt hierover volgens betrokken ambtenaren informeel contact opgenomen met de betrokken ambtenaar. Het stellen van schriftelijke vragen komt slechts beperkt voor. Bij beide projecten zijn geen schriftelijke vragen gesteld door de raad om meer informatie te verkrijgen.

3. Bij projecten met een regionale component heeft de gemeente beperkte grip

Bij het project fietsstallingen NS-station Rijssen heeft ProRail een belangrijke coördinerende rol gespeeld. Hoewel de voorbereiding en planvorming grotendeels in gezamenlijkheid tussen gemeente en ProRail plaatsvonden, was ProRail in de lead gedurende de daadwerkelijke uitvoering van het project. Doordat het project wel gezamenlijk werd gefinancierd, was de gemeente gedeeltelijk aansprakelijk voor eventuele tegenvallers. Het grip houden op dit risico is blijkens gesprekken in de praktijk lastig vorm te geven, doordat er een zekere afhankelijkheid bestaat vanwege de subsidieregeling. Grip houden op een project als dit is met name mogelijk in de voorbereidings- en planvormingsfase.

3. Rol van de raad

In dit hoofdstuk beschrijven we tot slot de rol van de raad; hoe de raad geïnformeerd wordt over het mobiliteitsbeleid, in hoeverre de raad gebruikmaakt van mogelijkheden om zelf informatie te verzamelen en of de raad beschikt over voldoende informatie om zijn sturende rol in te vullen. Zo beantwoorden we de volgende deelvragen:

3. Welke afspraken zijn gemaakt over de informatievoorziening aan de raad als het gaat om mobiliteit?
 - a. Hoe geeft het college vorm aan de actieve informatieplicht?
 - b. Stelt de raad eisen aan het proces en de inhoud van de informatievoorziening bij mobiliteit? Zo ja, welke?
 - c. Op welke manier wordt er toegezien op de naleving van deze afspraken?
4. Welke informatie vraagt de raad aan het college over mobiliteit?
5. In hoeverre is de raad in staat om op basis van de huidige informatievoorziening en kennis van instrumenten te sturen op mobiliteitsbeleid?

Deelvraag 6. "Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan over de kaderstelling en sturing op het gebied van mobiliteit?" wordt beantwoord in de conclusies en aanbevelingen.

3.1. Informatievoorziening aan de raad

De informatievoorziening aan de raad bij mobiliteit en mobiliteitsprojecten bestaat voornamelijk uit de documenten in de planning en controlecyclus (de kadernota, begroting, jaarrekening en tussentijdse rapportages) en eventuele raadsinformatiebrieven. Hieronder wordt weergegeven welke afspraken er zijn over de informatievoorziening aan de raad en hoe hier in de praktijk vorm aan wordt gegeven.

Er zijn geen afspraken gemaakt over structurele informatievoorziening aan de raad

Het college kent een wettelijke actieve informatieplicht aan de gemeenteraad, die is verwerkt in het reglement van orde van de gemeenteraad. In de gemeente Rijssen-Holten zijn er echter geen specifieke afspraken gemaakt over rolneming door en de informatievoorziening aan de raad over mobiliteit en mobiliteitsprojecten. De raad is met name aan zet geweest bij het vaststellen van de kaders in de LTVV voor Rijssen en het VSP voor Holten. Met uitzondering van enkele updates van de LTVV lijkt de raad verder niet aan zet te zijn geweest bij verdere kaderstelling voor mobiliteitsprojecten.

Uit het raads gesprek komt naar voren dat raadsleden niet goed weten welke afspraken er zijn gemaakt over de informatievoorziening door het college aan de raad over mobiliteit. De raad heeft zelf ook geen kaders gesteld of wensen geuit richting het college over hoe de informatievoorziening eruit zou moeten zien. Dit verklaart ten dele de niet-structurele aard van de informatievoorziening. Een meerderheid van de aanwezige raadsleden denkt overigens dat de raad voldoende informatie krijgt om invulling te geven aan de kaderstellende en controlerende rol.

De raad wordt vooral vooraf en achteraf geïnformeerd, maar niet lopende de uitvoering

Uit de gevoerde gesprekken en de cases komt naar voren dat de gemeenteraad over de voortgang van mobiliteitsprojecten met name voorafgaand aan en na de uitvoering van de uitvoeringsfase wordt geïnformeerd, dan wel wordt gevraagd een beslissing te nemen. De gemeenteraad wordt echter lopende de uitvoering niet over de voortgang van projecten geïnformeerd. Uit het raads gesprek komt naar voren dat raadsleden dit wel graag zouden willen. De informatievoorziening moet daarbij niet te gedetailleerd zijn, maar raadsleden wel inzicht bieden in welke werkzaamheden wanneer worden verricht.

De raad wil graag informatie over de afwegingen

Uit het raads gesprek komt naar voren dat raadsleden behoefte hebben om meer grip te krijgen op de afwegingen die worden gemaakt in de planvormende fase van projecten. Op basis van allerlei informatie komen bij de grotere projecten verschillende scenario's tot stand. Het college stelt dan een besluit voor op basis van de afweging welk scenario het beste is. Raadsleden zouden echter graag meer inzicht krijgen in hoe die afwegingen tot stand komen en op basis van welke informatie. Het college en de raad zouden hierover volgens raadsleden bij aanvang van de nieuwe raadsperiode nadere afspraken over kunnen maken.

3.2. Inzet van het raadsinstrumentarium

Om informatie te verkrijgen over mobiliteitsprojecten, hoeft de raad niet alleen te vertrouwen op het college; de raad beschikt over verschillende mogelijkheden om zelf informatie te verzamelen. Daarbij kan het gaan om schriftelijke of mondelinge vragen, maar ook om meer informele afstemming met ambtenaren.

De raad maakt beperkt gebruik van het raadsinstrumentarium

De gemeenteraad kan gebruikmaken van schriftelijke vragen en het indienen van moties en amendementen om kaders te stellen, te controleren en bij te sturen in het gevoerde beleid. Op het gebied van mobiliteit lijkt de raad beperkt gebruik te maken van het raadsinstrumentarium. Bij bestudering van het raadsinformatiesysteem van de gemeente komt naar voren dat in de periode 2018-2021 één motie over het onderwerp is ingediend, en dat er zeven schriftelijke vragen zijn gesteld door verschillende fracties. De vragen gaan hierbij met name over (tijdelijke) wegafsluitingen, maar niet over het verloop van specifieke projecten zelf.

Raadsleden denken blijkens het raads gesprek dat zij vaker gebruik zouden kunnen maken van het instrumentarium om de informatie te krijgen die zij nodig hebben. Op dit moment wacht de raad de informatievoorziening van het college af voordat er initiatief wordt genomen. Door als raad zelf proactief te zijn in het opvragen van informatie of het nagaan bij het college hoe ver een project is, kunnen zij vaker zelf regie hebben over de informatievoorziening.

Er vindt informeel afstemming plaats tussen raadsleden en ambtenaren

Uit gesprekken met ambtenaren en het raads gesprek komt naar voren dat er vaak geen schriftelijke vragen worden gesteld door raadsleden, omdat er gemakkelijk via de informele weg contact kan worden gelegd. Er is sprake van korte lijntjes tussen ambtenaren en raadsleden. Bij ambtenaren is er ook bereidheid om raadsleden van uitleg te voorzien over lopende zaken en hen de informatie te verstrekken die zij vragen.

De beantwoording van raadvragen kan soms sneller

In het raads gesprek geven raadsleden aan dat schriftelijke vragen over het algemeen redelijk snel worden beantwoord. Tegelijkertijd zijn er ook vragen die langere tijd blijven liggen zonder beantwoording. Het gaat dan meestal om meer gedetailleerde vragen. Raadsleden denken dat de raad zelf scherper mag zijn op de tijdige beantwoording van raadvragen, door hier aandacht voor te vragen bij het college.

Mobiliteit staat niet hoog op de agenda bij de raad

Zowel betrokken ambtenaren als raadsleden geven aan dat mobiliteit niet hoog op de agenda staat bij de gemeenteraad. Dit komt volgens betrokkenen doordat er al sprake is van een mobiliteitskader in de LTVV en het VSP, die grotendeels zijn gerealiseerd. Het feit dat de gemeente vooral werkt met langere termijnplannen op dit onderwerp, verklaart ook waarom het thema niet periodiek op de agenda van de raad staat. Tegelijkertijd is er bij raadsleden wel behoefte aan een herijking op het gebied van mobiliteit.

Er is behoefte aan een overkoepelende en doordachte visie over mobiliteit

Raadsleden geven in het raads gesprek aan dat zij beperkt inzicht hebben in het onderwerp mobiliteit. Er zijn veel nieuwe ontwikkelingen gaande, bijvoorbeeld op het gebied van elektrisch rijden en thuiswerken, die wellicht een andere aanpak dan de huidige vereisen. Raadsleden denken dat het tijd is voor een nieuw mobiliteitskader voor de gemeente. Er is al door de raad gevraagd om de LTVV en het VSP te evalueren. In nieuw mobiliteitsbeleid zouden raad en college nieuwe afspraken maken over hoe mobiliteit in de gemeente wordt aangepakt, wat daarbij de prioriteiten zijn en hoe de onderlinge rolverdeling er uit zou moeten zien.

Bijlage 1. Bronnen

Gesprekspartners

Deelnemers gesprek	Datum gesprek
Beleidsmedewerker, juridisch medewerker, civieltechnisch projectleider, beleidsadviseur (groepsgesprek)	13 juli 2021
Projectleider uitbreiden fietsenstallingen NS-station Rijssen	30 september 2021
Beleidsmedewerker, civieltechnisch projectleider fietspad en rotonde Morsweg (duo-gesprek)	30 september 2021
Afvaardiging gemeenteraad	8 november 2021

Bronnen

Voor de geraadpleegde bronnen verwijzen wij naar de voetnoten in de rapportage.