Bundel - Politieke Avond van 4 december 2024

Agenda bijlagen

Raadskamerindeling PA 4 december 2024

1.RZ 18.45 uur - 20.15 uur: Rekenkamerrapport 'Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost'
Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost'
Bijlage - Eindrapport NPAO incl. bestuurlijke nota
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Aanbiedingsbrief Rekenkamer Arnhem 'Gezamenlijk rapport NPLV', d.d. 30-01-2024
Bijlage 1 - Gezamenlijk rapport NPLV
Bijlage 2 - Persbericht gezamelijk eindrapport NPLV

2.LF 18.45 uur - 20.15 uur: Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025
Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Bijlage 1 - Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025
Raadsvoorstel 'Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025'
Bijlage 2 - Begrotingswijziging 24-009
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

3.WG 18.45 uur - 20.15 uur: Agenderingsverzoek 'Voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf)'
Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Agenderingsverzoek 'Voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf)' van de fractie SP
Beantwoording Art. 44-vragen inzake 'Wateroverlast bij nieuwbouw', d.d. 19-11-2024
Lijst van insprekers
Schriftelijke inbreng van mw. M. Welling, d.d. 27-11-2024
Schriftelijke bijdrage van S. Lintz, d.d. 02-12-2024 incl. verbeelding - foto's
Schriftelijke inbreng van Z. Ayna d.d. 04-12-2024 incl. verbeelding - foto's
Resultaat feedbackronde door bewonerscommissie Singelkwartier
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

4 20.15 uur - 20.30 uur: Pauze

5.RZ 20.30 uur - 22.00 uur: Duurzaam Mobiliteitsplan
Meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 4 december 2024, 8e meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'
Duurzaam Mobiliteitsplan
Bijlagenrapport duurzaam mobiliteitsplan
Bijlage: Memo Toezeggingen Duurzaam Mobiliteitsplan
Bijlage: Memo Participatie Duurzaam Mobiliteitsplan
Schriftelijke bijdrage VVN - Reactie op Concept Mobiliteitsplan Arnhem d.d. 19-04-2024
Schriftelijke bijdrage Wereldhave
Schriftelijke bijdrage Platform Binnenstad Arnhem
Bijlage PBA - Relatie Mobiliteit en Bestedingen - centrum Arnhem
Schriftelijke bijdrage Gaudium Real Estate
Inspreekreactie namens de Verkeersgroep Arnhem-West d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie namens Stichting Arnhems Hart d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie namens Fietsersbond afdeling Arnhem d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie van P. Papegaaij d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie van T. Chabot d.d. 15-05-2024
Schriftelijke bijdrage Wijkvereniging Penseelstreek op het raadsvoorstel
Bijlage van Wijkvereniging Penseelstreek - Rapportage Enquete

Schriftelijke bijdrage Arnhem6811 d.d. 30-05
Schriftelijke bijdrage Apcg op duurzaam mobiliteitsplan
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve bespreking
Behandelresultaat 19 juni 2024, informatieve bespreking
Schriftelijke bijdrage STAB, d.d. 26-08-2024
Schriftelijke bijdrage wijkvereniging De Penseelstreek, d.d. 26-08-2024
Beantwoording technische vragen VVD over Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
Bijlage 1 bij beantwoording - Rapportage 'Multimodaal model regio Arnhem Nijmegen'
Bijlage 2 bij beantwoording - financiele overzichten
Behandelresultaat 28 augustus 2024, meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 4 september 2024, 2e meningsvormende bespreking
Schriftelijke bijdrage Apcg - Aanvulling Inspraakreactie op duurzaam mobiliteitsplan d.d. 18-09-2024
Behandelresultaat 18 september 2024, 3e meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 2 oktober 2024, 4e meningsvormende bespreking
Memo van wethouder Kundic inzake 'Afdoening toezegging #1613', d.d. 08-10-2024
Bijlage 1 - Review of City-Wide 30 km h Speed Limit Benefits in Europe
Bijlage 2 - 30 km h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving
Bijlage 3 - Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km uur binnen de bebouwde kom
Behandelresultaat 9 oktober 2024, 5e meningsvormende bespreking
Bijlage 4 - Introduction of 30 km h as general speed limit in European cities
Behandelresultaat 20 november 2024, 6e meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 27 november 2024, 7e meningsvormende bespreking
Memo afdoening toezegging 1635 ingang van Zero-Emissie-zone en aanpassing van Milieuzone, d.d.18 november 2024
Behandelresultaat 4 december 2024, 8e meningsvormende bespreking

6.LF 20.30 uur - 22.00 uur: Agenderingsverzoek 'Begaanbaarheid Markt'
Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Agenderingsverzoek 'Begaanbaarheid Markt' van de fracties BurgerBelang Arnhem en ChristenUnie
Raadsbrief 'Toegankelijkheid Markt , toezegging 1519', d.d. 24-04-2024
Bijlage 1 - Kostenraming opnieuw aanleggen Markt
Bijlage 2 - Foto's proefstuk afslijpen natuurstenen strook
Art. 44-vragen inzake toegankelijkheid weekmarkt, d.d. 25-10-2023
Beantwoording Art. 44-vragen inzake 'Toegankelijkheid weekmarkt' d.d. 12-12-2023
Lijst met insprekers
Schriftelijke inbreng van E. Wiessenberg - Stichting Arnhems Hart, d.d. 04-12-2024
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

7.WG 20.30 uur - 22.00 uur: Criteria waardevolle particuliere bomen
Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Criteria waardevolle particuliere bomen'
Bijlage - Infographic Criteria waardevolle particuliere bomen
Lijst met insprekers
Beantwoording technische vraag van de fractie VVD
Schriftelijke inbreng van H. van den Bos, d.d. 04-12-2024
Technische presentatie - aan de gemeenteraad
Schriftelijke inbreng van T. Chabot, d.d. 04-12-2024
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

8 22.00 uur - 22.15 uur: Pauze

9.RZ 22.15 uur - 23.15 uur: Duurzaam Mobiliteitsplan (hervatting)
Meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

10.LF 22.15 uur - 23.15 uur: Nota Budgetoverhevelingen 2024

Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Nota Budgetoverheveling 2024'
Bijlage 1 - Nota Budgetoverheveling 2024
Bijlage 2 - Begrotingswijziging BO 2024 24-012
Behandelresultaat 4 december 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

11.WG 22.15 uur - 23.15 uur: Criteria waardevolle particuliere bomen (hervatting)

Informatieve & meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Agenda Politieke Avond
4 december 2024

Raadzaal	Landgoed/Festival	Walburgis
18.45 uur - 20.15 uur (90) Rekenkamerrapport 'Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost' *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*	18.45 uur - 20.15 uur (90) Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025 *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*	18.45 uur - 20.15 uur (90) Agenderingsverzoek 'Voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf)' *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*
Pauze: 20.15 uur - 20.30 uur		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
20.30 uur – 22.00 uur (90) Duurzaam Mobiliteitsplan *(Meningsvormende bespreking)*	20.30 uur – 22.00 uur (90) Agenderingsverzoek 'Begaanbaarheid Markt' *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*	20.30 uur – 22.00 uur (90) Criteria waardevolle particuliere bomen *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*
Pauze: 22.00 uur - 22.15 uur		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
22.15 uur - 23.15 uur (60) Duurzaam Mobiliteitsplan (hervatting) *(Meningsvormende bespreking)*	22.15 uur - 23.15 uur (60) Nota Budgetoverheveling 2024 *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*	22.15 uur - 23.15 uur (60) Criteria waardevolle particuliere bomen (hervatting) *(Informatieve & meningsvormende bespreking)*

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Rekenkamerrapport ‘Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Voorgesteld besluit

De Rekenkamer stelt de raad voor om het college op te dragen vier aanbevelingen uit te voeren:

1. Aparte paragraaf over het Nationaal Programma Arnhem Oost (NPAO) op te nemen in de begroting
2. Tenminste eens per jaar inhoudelijk bespreekmoment over NPAO en eens per jaar met de alliantie
3. Een voorzet te doen voor kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren
4. Gesprek te organiseren over burgerparticipatie

Procedure:

Datum vergadering
04-12-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel de Rekenkamer

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding informatieve bespreking. Indien er tijd is kan er gestart worden met de meningsvormende bespreking.

Informatieve fase:
Presentatie en gesprek met bureau NPAO
Presentatie Rekenkamer

Aandachtspunten

Informatieve bespreking
De informatieve bespreking bestaat uit twee onderdelen:

1. Een presentatie en gesprek met directeur van het NPAO
2. In gesprek met Marcel Hielkema en Liesbeth van Asten als deelnemers in de Alliantie
3. Een presentatie van de Rekenkamer over het rapport en de aanbevelingen

Meningsvormende bespreking
Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen.

Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Cathelijne Bouwkamp

Ambtenaar
Susanne Boerhof
susanne.boerhof@arnhem.nl
+31650740141

Rekenkamer
Iris Lemmens
iris.lemmens@arnhem.nl
06 57 36 91 82

Raadsadviseur
Willem Lammers
willem.lammers@arnhem.nl
(06) 31 10 79 51

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Raadsvoorstel Vaststellen ‘Richtinggevend kader ‘Een doorbraak voor Arnhem-Oost’ d.d. 14 juli 2021
- Raadsbrief "Gebiedsplan inclusief Uitvoeringsagenda 2023-2027 Arnhem-Oost", d.d. 15-06-2023
- Raadsbrief 'Voortgang Nationaal Programma Arnhem-Oost', d.d. 12-03-2024
- Raadsbrief 'Uitvoeringsplan Nationaal Programma Arnhem-Oost 2024-2026', d.d. 24-04-2024

Aandachtspunten

- Het NPAO heeft een looptijd van 18 jaar en de Rekenkamer wil dit blijven volgen. Het opgeleverde rapport van de Rekenkamer is dus het eerste onderzoek. Gericht op de positie en betrokkenheid van de raad.
- De Rekenkamer doet vier aanbevelingen:
    - Vergroot inzicht in financiële stromingen door een aparte paragraaf op te nemen in de begroting
    - Organiseer jaarlijks bespreekmomenten met college, alliantiepartners en andere NPAO-gemeenten
    - Benoem voor deze gesprekken een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren waar u het over wilt hebben
    - Ga met het college in gesprek over wat de beste manieren zijn om inwoners te betrekken.
- Het college reageert in de bestuurlijke reactie hierop:
    - Het college wil de aparte paragraaf in de begroting over 2026 realiseren
    - Het college onderschrijft de wens van de bespreekmomenten en geeft aan dat het programmabureau een activiteitenkalender voor de gemeenteraad gaat opstellen.
    - Het programma heeft een monitoringsprogramma waar de kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren in worden opgenomen.
    - Het college wil graag met de raad in gesprek om te spreken over hoe inwoners het beste kunnen worden betrokken.

Moties en Toezeggingen

De volgende moties en toezeggingen worden met het raadsvoorstel afgedaan:

Niet van toepassing

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer **4350922**

ONDERWERP: **‘Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost’**

Kernboodschap
De raad is op dit moment nog niet in staat om haar kaderstellende en controlerende rol te vervullen binnen het NPAO. Dit komt doordat de raad nog niet voldoende inzicht kan hebben in de financiële en inhoudelijke voortgang van het programma en de samenhang met regulier gemeentebeleid. Door meer structuur aan te brengen in de informatievoorziening en de momenten waarop over het NPAO wordt gesproken, wordt de raad in positie gebracht om te monitoren en te sturen op het programma.

Voorstel
De Rekenkamer stelt de raad voor te besluiten het college van burgemeester en wethouders op te dragen de aanbevelingen van de Rekenkamer over te nemen.

1. Organiseer de financiële informatiestromen. Voor een programma dat zo breed en langlopend is en over vele programma’s in de begroting heen gaat is de eenvoudigste en helderste vorm een aparte paragraaf in de begroting. Daarmee is tevens geborgd dat uw raad zowel bij de behandeling van de begroting als van de jaarrekening de kans heeft over de financiële en inhoudelijke voortgang van het NPAO te spreken.

2. Zorg voor een aantal inhoudelijke bespreekmomenten
   a. Met het college
   b. Met de alliantiepartners
   c. Met de andere NPAO-gemeenten

We suggereren hiermee niet dat u elke maand een overleg aan moet gaan. Dat is veel te belastend. Maar het programma is zo belangrijk voor Arnhem dat het terecht is dat u er tijd voor inruimt. Tenminste één keer per jaar -buiten de begroting en jaarrekening om- met het college, en ook één keer per jaar met de alliantiepartners en -wellicht- met de andere gemeenteraden.

3. Benoem voor deze gesprekken een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren waar u het over wilt hebben. Die worden niet nu in één keer vastgesteld, maar dat moet u samen met de alliantiepartners en andere gemeenten ontwikkelen. Wij zullen als gezamenlijke rekenkamers van 4 NPAO-gemeenten daarbij ook steeds voorzetten voor u doen; niet omdat wij over de inhoud gaan -integendeel-, maar omdat we u graag bijstaan op die inhoud te sturen en daarmee uw rol als raad te kunnen nemen.

4. Ga met het college in gesprek over wat de beste manieren zijn om inwoners te betrekken.

Inleiding

De rijksoverheid is in de zomer van 2022 gestart met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). In het kort is de essentie van het programma: “de leefbaarheid en veiligheid van de meest kwetsbare gebieden in Nederland in 15-20 jaar tijd op orde te brengen en het perspectief van de bewoners te verbeteren.” (NPLV 2022, p. 14).
Aan dit programma doen 20 focusgebieden in 19 gemeenten mee. Arnhem-Oost is één van de 20 focusgebieden. Het Nationaal Programma Arnhem Oost (NPAO) heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf wijken van Arnhem-Oost - Presikhaaf, Malburgen, Geitenkamp, Het Arnhemse Broek en Klarendal[1] - aan te pakken.

Het NPAO heeft een looptijd van 18 jaar. De Rekenkamer van Arnhem gaat het programma volgen door met enige regelmaat onderzoek te doen. Dit doet de Rekenkamer samen met de rekenkamers van Heerlen,

[1] Het programma heet wel “Arnhem-Oost”, maar niet alle wijken liggen in Arnhem-Oost.

Lelystad en Groningen waar ook een nationaal programma is gestart. Het onderzoek dat nu voor u ligt, wordt daarom ook wel een startonderzoek genoemd.

De afgelopen maanden heeft de Rekenkamer Arnhem door het bureau IdeeVersa een onderzoek laten uitvoeren naar de voortgang van het NPAO tot nu toe. Hierbij lag de nadruk op de kaderstellende en controlerende rol van de raad. Het onderzoek richt zich op de huidige rol van de raad, evenals op wat deze rol in de toekomst zou kunnen inhouden.

Het onderzoek bestaat uit meerdere onderdelen. Allereerst is er een documentenanalyse uitgevoerd. Vervolgens zijn er interviews afgenomen met de burgemeester, de coördinerend wethouder, twee programmamanagers, de programmadirecteur en andere bij het programma betrokken ambtenaren. Daarnaast is er een verkennende vragenlijst rondgestuurd naar de individuele raadsleden en heeft er een groepsgesprek plaatsgevonden met verschillende raadsleden.

Er volgt een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek. Zo blijkt dat het voor de raad complex is om inzicht te krijgen in de financiële uitgangspunten van het NPAO omdat er sprake is van verschillende financiële geldstromen. Daarnaast is er weinig inzicht in de samenhang tussen regulier beleid en het NPAO omdat dit niet duidelijk uit raadsvoorstellen blijkt. Bovendien mist er structuur in het informeren van de raad over het NPAO, waardoor de raad onvoldoende aangrijpingspunten heeft om zijn kaderstellende en controlerende rol te vervullen. Ook geven raadsleden aan dat zij het belangrijk vinden om burgers te betrekken, maar dat ze niet goed weten wat de beste manier is om dit te doen.

Argumenten

Organiseer de financiële informatiestromen. Voor een programma dat zo breed en langlopend is en over vele programma's in de begroting heen gaat is de eenvoudigste en helderste vorm een aparte paragraaf in de begroting. Daarmee is tevens geborgd dat uw raad zowel bij de behandeling van de begroting als van de jaarrekening de kans heeft over de financiële en inhoudelijke voortgang van het NPAO te spreken.

De wijze waarop de raad wordt betrokken bij de financiën van het programma voldoet aan wat verplicht is. Het NPAO beoogt echter integraal en langjarig te zijn en in samenwerking met veel alliantiepartners. Er is daarom een overzicht van de gemeentelijke middelen nodig, evenals van de middelen die via de gemeente lopen. Zonder overzicht kunt u geen inzicht krijgen in het gemeentelijk deel van de financiën van het programma.

Zorg voor een aantal inhoudelijke bespreekmomenten. We suggereren hiermee niet dat u elke maand een overleg aan moet gaan. Dat is veel te belastend. Maar het programma is zo belangrijk voor Arnhem dat het terecht is dat u er tijd voor inruimt. Tenminste één keer per jaar -buiten de begroting en jaarrekening om- met het college, en ook één keer per jaar met de alliantiepartners en -wellicht- met de andere gemeenteraden.

Door een aantal bespreekmomenten in te plannen, creëert u ruimte om het specifiek over het NPAO te hebben. Door periodiek met zowel het college als het programmabureau te spreken, zorgt u er als raad voor dat u op de hoogte bent van wat er speelt en dat u op de juiste momenten bij kunt sturen.

Benoem voor deze gesprekken een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren waar u het over wilt hebben. Die worden niet nu in één keer vastgesteld, maar dat moet u samen met de alliantiepartners en andere gemeenten ontwikkelen. Wij zullen als gezamenlijke rekenkamers van 4 NPAO-gemeenten daarbij ook steeds voorzetten voor u doen; niet omdat wij over de inhoud gaan -integendeel-, maar omdat we u graag bijstaan op die inhoud te sturen en daarmee uw rol als raad te kunnen nemen.

Door van tevoren indicatoren te benoemen, brengt u structuur aan in de gesprekken. Zo is helder wat u als raad belangrijk vindt en waar u het dus over wil hebben. Door elke keer op deze indicatoren terug te komen, wordt inzichtelijk wat de voortgang is van het programma op deze punten.

Ga met het college in gesprek over wat de beste manieren zijn om inwoners te betrekken.

U heeft als raad aangegeven burgerparticipatie belangrijk te vinden, maar niet goed te weten hoe u dit moet aanpakken binnen het NPAO. Door hierover met het college in gesprek te gaan, kunt u komen tot de juiste invulling en planning.

Beoogd effect
Creëren van meer inzicht in en grip op de financiële en inhoudelijke voortang van het NPAO voor de raad.

Participatie

–

Financiën en uitvoering

–

Communicatie

–

Bijlagen

Eindrapport NPAO incl. bestuurlijke nota

Zaaknummer 4350922

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het Rekenkamerrapport en het voorstel van de Rekenkamer Arnhem van 11 oktober 2024

zaaknummer: 4350922

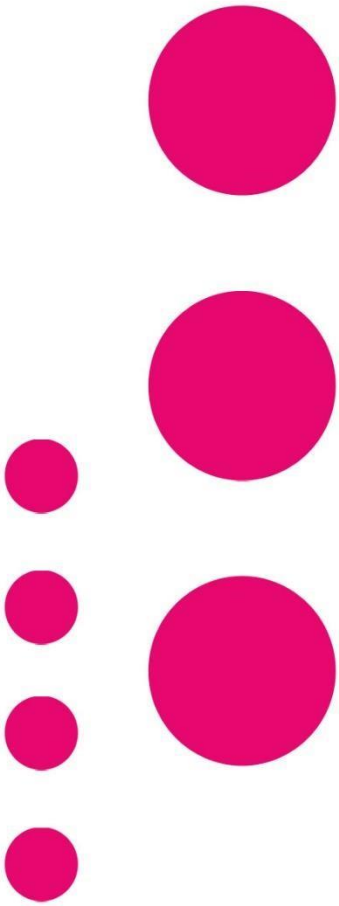
besluit:
het college op te dragen:

1. Een aparte paragraaf over het NPAO in de begroting op te nemen met ingang van de begroting van 2026;
2. Ten minste één keer per jaar een inhoudelijk bespreekmoment over het NPAO te organiseren met het college en ten minste één keer per jaar met de alliantiepartners;
3. Een voorzet te doen voor kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren die als leidraad dienen voor bovengenoemde inhoudelijke bespreekmomenten;
4. Een gesprek te organiseren met de raad over manieren van burgerparticipatie binnen het NPAO.

De griffier, De voorzitter,

Rekenkamer Arnhem

Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost



Oktober 2024

Zaaknummer: 4350922

Inhoud

Bestuurlijke nota

Reactie College

Bijlage: Onderzoeksrapport

Rekenkamer Arnhem

Bestuurlijke nota - Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost

Het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid Arnhem-Oost (Verder NPAO genoemd) is voor college en raad van Arnhem een van de essentiële instrumenten om de ambities van college en raad om de stad, en met name de kwetsbare delen van de stad met de sociaal en economisch zwakste groep inwoners, te verbeteren en te versterken. Er is voor gekozen om dit in samenhang met andere, vergelijkbare steden en het rijk te ontwikkelen.

Het NPAO heeft een looptijd van 18 jaar. De Rekenkamer van Arnhem gaat het programma volgen door met enige regelmaat onderzoek te doen. Dit doet de Rekenkamer samen met de rekenkamers van Heerlen, Lelystad en Groningen waar ook een nationaal programma is gestart. Het kan zijn dat ook andere rekenkamers zich hierbij aansluiten. De Rekenkamer wil de gemeenteraad van Arnhem op deze manier faciliteren bij zijn kaderstellende en controlerende rol bij dit programma.

Voor de samenvatting van het programma verwijzen we naar de samenvatting in het bevindingenrapport. Wel geven we kort de essentie weer:

Doel NPAO

De rijksoverheid is in de zomer van 2022 gestart met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). In het kort is de essentie van het programma: *"de leefbaarheid en veiligheid van de meest kwetsbare gebieden in Nederland in 15-20 jaar tijd op orde te brengen en het perspectief van de bewoners te verbeteren."* (NPLV 2022, p. 14).
Aan dit programma doen 20 focusgebieden in 19 gemeenten mee. Arnhem-Oost is één van de 20 focusgebieden. Het NPAO heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf wijken van Arnhem-Oost - Presikhaaf, Malburgen, Geitenkamp, Het Arnhemse Broek en Klarendal[1] - aan te pakken.

Alvorens we onze conclusies en aanbevelingen aan u voorleggen, kijken we eerst naar de beantwoording van de vragen die we ons gesteld hebben bij de start van dit onderzoek. Deze vragen gaan over:

- De duidelijkheid van de uitgangspunten van het programma voor de raad;
- De aan de raad verstrekte informatie;
- Opties voor facilitering van de raad, zodat de raad zijn kaderstellende, controlerende en volksvertegenwoordigende rol kan invullen.

Betrokkenheid van de raad bij het programma

Kan de raad zijn kaderstellende, controlerende en volksvertegenwoordigende rol invullen bij het NPAO? Wat is de betrokkenheid van de raad bij het programma? Of anders gezegd: *Kan de gemeenteraad de ontwikkeling van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid aan de beleidsmatige en financiële kaders toetsen?* Dit is de centrale onderzoeksvraag van het

[1] Het programma heet wel "Arnhem-Oost", maar niet alle wijken liggen in Arnhem-Oost.

startonderzoek van de rekenkamer. Deze vraag beantwoorden we aan de hand van de drie deelvragen van het onderzoek.

*Deelvraag 1. Zijn de beleidsmatige en financiële uitgangspunten bij **aanvang** van het programma voldoende duidelijk voor de gemeenteraad om zijn kaderstellende en controlerende rol te vervullen?*

Voor de beantwoording van deze vraag zien we de periode tot en met de lancering van het gebiedsplan voor Arnhem-Oost, zomer 2023, als aanvang.

Beleidsmatige kaders
Arnhem-Oost is een focusgebied van het NPLV. Dit betekent dat de kaders van zowel het rijk als de gemeente en/of alliantie van belang zijn. De beleidsmatige kaders van het rijk en van de gemeente Arnhem sluiten wat betreft het doel goed op elkaar aan. Het doel is, kort samengevat, om de achterstanden van Arnhem-Oost in te halen. Hierbij gaat het om wonen, gezondheid, veiligheid en perspectief voor de toekomst.
Er was een duidelijke betrokkenheid van de raad bij de behandeling van dit raadsvoorstel. De aanpak Arnhem-Oost is vervolgens doorontwikkeld naar het gebiedsplan voor Arnhem-Oost. Het is naar de raad gestuurd en er is, naast de presentatie van het gebiedsplan, ook een informatiesessie voor de raad over gehouden. Het is daarmee duidelijk wat het beleidskader is.

De drie programmalijnen van het NPAO hebben een inhoudelijk uitgangspunt en vervolgens tien acties per programmalijn. Zoals in onderdeel I aangegeven, zijn er diverse raakvlakken tussen de acties en het reguliere gemeentelijke beleid. Het NPAO is vooral vanuit de inhoud opgezet. De gemeente en daarmee de raad zijn bepalend voor het gemeentelijk beleid in het NPAO.
Om de acties uit te voeren, worden er middelen gezocht en ingezet. De middelen van het rijk zijn een belangrijk onderdeel van de bekostiging van het programma. De beleidsmaatregelen van het rijk passen in het NPAO.

Wie stelt welke kaders vast?
Het gebiedsplan van het NPAO bepaalt de inhoudelijke kaders. De alliantie stelt dit plan vast. De raad stelt het gebiedsplan niet vast, omdat het plan van de alliantie is en niet van de gemeente. De gemeente is één van de partners in de alliantie. Dit brengt de vraag met zich mee wat de ruimte voor de raad in de alliantie is.
De raad kan de coördinerend wethouder aanspreken. Raadsleden kunnen zich ook informeel laten informeren, bijvoorbeeld door naar bewonersavonden te gaan of met alliantiepartners in gesprek te gaan. Er zijn verder geen formele kaders voor de rol van de raad in deze netwerksamenwerking. Betrokkenheid van de raad is van belang, omdat het om een belangrijk, groot en langlopend programma gaat.

Financiële uitgangspunten bij aanvang
Een groot deel van de middelen voor het gebiedsplan komen van de rijksoverheid. Het gaat onder andere om middelen voor het volkshuisvestingsfonds en om middelen voor school en omgeving, via de scholen.
De raad is betrokken bij de cofinanciering voor het volkshuisvestingsfonds. Daarnaast heeft de gemeente zelf middelen vrijgemaakt. Toch is het voor de raad complex inzicht te krijgen in de financiële uitgangspunten. Hier is een aantal redenen voor:

- Het gaat om middelen die extra zijn ten opzichte van de reguliere middelen en/of beleid. Dit geldt zowel voor het rijk als voor de gemeente. Bij de middelen voor het NPAO kan het lastig zijn te onderscheiden wat regulier is en wat extra.
- Het rijk verstrekt diverse specifieke uitkeringen en subsidies voor verschillende onderwerpen. Dit betekent dat:
    - De middelen niet zijn ‘ontschot’, maar voor het desbetreffend onderwerp moeten worden gebruikt.

    - Een deel van deze middelen incidenteel is. Dit maakt langetermijnplanning lastig.
    - De gemeente een uitvoerende taak heeft voor de specifieke uitkeringen. De middelen zijn voor het focusgebied, maar staan wel in de begroting en de jaarstukken van de gemeente.
- De diverse specifieke uitkeringen worden geboekt op het relevante programma in de begroting en de jaarstukken van de gemeente Arnhem. Deels zijn deze middelen niet afzonderlijk zichtbaar, omdat ze een onderdeel zijn van een begrotingsprogramma. Dit is inherent aan de systematiek van de begroting en jaarstukken van gemeenten. Er wordt in de begroting of jaarstukken geen afzonderlijk inzicht gegeven in het gemeentelijk deel van het NPAO. Dit is wel mogelijk (zie verder de beantwoording van deelvraag 3).

De wijze waarop de raad wordt betrokken bij de financiën van het programma voldoet aan wat verplicht is. Het NPAO beoogt echter integraal en langjarig te zijn en in samenwerking met veel alliantiepartners. Er is daarom een overzicht van de gemeentelijke middelen nodig, evenals van de middelen die via de gemeente lopen. Zonder overzicht kan de raad geen inzicht krijgen in het gemeentelijk deel van de financiën van het programma.

*Deelvraag 2. Geeft de verstrekte informatie over het programma aan de gemeenteraad voldoende inzicht in de (financiële) **voortgang** van het programma?*

Beleidsmatige informatie over de voortgang
De raad is in de periode september 2023 tot de voortgangsbrief van 12 maart 2024 en het uitvoeringsplan van april 2024 niet actief geïnformeerd over het programma. Dit is een vrij lange periode. Ook omdat er nog geen planning is en/of een bepaalde regelmaat waarmee de uitvoeringsplannen komen. Binnen het NPAO wordt gewerkt aan een bepaalde regelmaat. Ook werkt het programmabureau aan het ontwikkelen van monitoring van de resultaten van het programma.

Beleidsmatige informatie gemeentelijk beleid - NPAO
De gemeenteraad van Arnhem heeft de afgelopen jaren diverse raadsbrieven of raadsvoorstellen gekregen over onderdelen van het NPAO, dat wil zeggen over acties van de programmalijnen van het NPAO of over regulier beleid dat aansluit bij of samenhangt met het NPAO. Het gaat dan bijvoorbeeld om het raadsvoorstel voor de cofinanciering van het volkshuisvestingsfonds, de woonvisie en het Integraal HuisvestingsProgramma Onderwijs.
De raad wordt op deze manier betrokken bij het gemeentelijk aandeel in het NPAO.

Om de relatie tussen bijvoorbeeld regulier beleid en het NPAO te kunnen leggen, is het nodig inzicht te hebben in de samenhang. Er zijn raadsvoorstellen waarbij de relatie met het NPAO wordt afgewogen, maar een systematiek ontbreekt vooralsnog.

Volgen van de resultaten
Binnen het NPAO wordt nog gewerkt aan zowel kwantitatieve (indicatoren) als aan kwalitatieve monitoring (bewoners bevragen hoe het met hen gaat). Dit kan daarom in dit startonderzoek nog niet worden onderzocht.

Inzicht in de financiële voortgang
De informatie over de financiën loopt via financiële besluiten over gemeentelijke onderdelen van het programma. Het gaat dan met name om de cofinanciering voor de aanvraag voor de tweede tranche van het volkshuisvestingsfonds.
Eind 2023 heeft Arnhem middelen gekregen voor de regeling kansrijke wijk. Dit is een specifieke uitkering die zes andere uitkeringen bundelt. Deze middelen zijn nog niet in de begroting van Arnhem opgenomen. Dit gaat in het verzamelbesluit van zomer 2024 gebeuren. Dit verzamelbesluit bevat ook een voorstel voor het boeken van de inzet van de eigen gemeentelijke middelen op de relevante begrotingsprogramma's.

De diverse acties van de programmalijnen staan op verschillende begrotingsprogramma's en hoeven niet afzonderlijk te worden gepresenteerd. Na het verzamelbesluit van zomer 2024 staan er op 10 van de 13 stadsprogramma's middelen voor het NPAO.
Het is mogelijk een afzonderlijk overzicht te maken, bijvoorbeeld in een paragraaf NPAO (zie de beantwoording van deelvraag 3). Zonder een overzicht kan de raad de financiële voortgang moeilijk of niet uit de begroting of jaarstukken halen.

Deelvraag 3. Aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de gemeenteraad voldoende aangrijpingspunten te geven om zijn kaderstellende en controlerende rol ***gedurende de looptijd*** *van het programma te kunnen vervullen?*

Structuur voor informeren van de raad

Om de raad voldoende aangrijpingspunten te geven om zijn rol te vervullen is een structuur nodig voor het informeren van de raad over het NPAO. Daar wordt door het NPAO en de gemeente Arnhem aan gewerkt. Dit in combinatie met de sessie met de raadsleden voor dit startonderzoek en input vanuit andere focusgebieden zien wij de volgende opties:

- Twee keer per jaar een rapportage over het NPAO.
- Een informatieavond over de NPAO rapportage; met de programmadirecteur en eventueel ook alliantiepartners. Een dergelijke avond kan ook in de wijken plaatsvinden.
- Een tijdlijn over 18 jaar heen. Wat gebeurt er? Wat wordt wanneer ingezet? Wanneer is de raad aan zet? De komende jaren kunnen concreet worden uitgewerkt, de latere jaren globaal.
- Zowel in de begroting als in de jaarstukken een paragraaf NPAO opnemen, zodat inzichtelijk is welke bedragen in welk begrotingsprogramma er zijn opgenomen voor het NPAO.
- Op een raadsnota standaard een vakje opnemen of er een link is met NPAO of niet, en zo ja, welke link dat is.
- Aan de hand van stukken (vorige *bullet point*) expliciet bespreken wat regulier beleid is en wat aanvullend voor Arnhem-Oost. Welk beleid en middelen zijn wenselijk voor Arnhem-Oost? En wat betekent dat voor de andere wijken?

Rol van de raad

Het is van belang dat raadsleden met elkaar bespreken hoe ze hun rol zien en hoe ze die gaan invullen. Zo kan de raad:

- Een raadswerkgroep**,** klankbordgroep of tussenvariant/maatwerk variant instellen, zodat de balans gevonden kan worden tussen raadsleden die intensiever zijn betrokken en zij die er b.v. één keer per jaar gerichter tijd aan kunnen besteden.
- In een eerste sessie de wensen van de raad over het volgen van resultaten bespreken. De raadsleden dragen dan proactief aan wat ze willen weten. Het kan dan gaan om:
    - Prioriteiten van de raad. Welke indicatoren vindt de raad het belangrijkste?
    - Hoe inzichtelijk te krijgen welke groepen bewoners zijn betrokken en welke nog niet.
    - Hoe te weten of het echt beter gaat met bewoners?
- Nadenken over hoe raadsleden in de toekomst betrokken kunnen zijn. Is er bijvoorbeeld behoefte aan een tussentijdse reflectie op het programma rond de verkiezingen? Zodat de nieuwe raad kan bijsturen? Wat is nodig aan informatie voor de overdracht aan een nieuwe raad?

Andere mogelijkheden

Tot slot, is een bredere uitwisseling van ervaringen mogelijk. Eén van de onderdelen van het NPLV is dat er landelijke bijeenkomsten van bijvoorbeeld de burgemeesters, de coördinerend wethouders, de programmadirecteuren of de programmamanagers van het volkshuisvestingsfonds zijn. Over deze bijeenkomsten is enthousiasme bij geïnterviewden in Arnhem en andere focusgebieden van dit startonderzoek. Deelnemers aan deze bijeenkomsten vinden het prettig om

uit te wisselen hoe het gaat. Wat speelt overal? En wat is typisch voor de eigen gemeente? En hoe pakken ze elders een bepaald vraagstuk aan? Dit kan ook voor raadsleden zinvol zijn. Dit kan bijvoorbeeld door een (jaarlijkse) landelijke bijeenkomst. Het kan ook door bij een raad van een ander focusgebied op bezoek te gaan of uit te nodigen naar Arnhem.

Het betrekken van inwoners is nog in een beginfase. Raadsleden geven aan dat ze het belangrijk vinden om burgers te betrekken, maar dat ze niet goed weten hoe.

Aanbevelingen

Het NPAO is van essentieel belang voor de versterking van Arnhem. Daarom is het nodig om te zorgen voor

- Goede informatievoorziening voor de raad (maar ook voor andere deelnemers aan de alliantie)
    - Inhoudelijk
    - Financieel
    - Bereikte resultaten
    - Voorgenomen acties en plannen
- Heldere communicatie tussen alliantiepartners, college en raad
- Informatie-uitwisseling met andere gemeenten

In concrete zin bevelen wij uw raad daarom aan de volgende besluiten te nemen:

1. Organiseer de financiële informatiestromen. Voor een programma dat zo breed en langlopend is een over vele programma's in de begroting heen gaat is de eenvoudigste en helderste vorm een aparte paragraaf in de begroting. Daarmee is tevens geborgd dat uw raad zowel bij de behandeling van de begroting als van de jaarrekening de kans heeft over de financiële en inhoudelijke voortgang van het NPAO te spreken.
2. Zorg voor een aantal inhoudelijke bespreekmomenten
    a. Met het college
    b. Met de alliantiepartners
    c. Met de andere NPAO-gemeenten

    We suggereren hiermee niet dat u elke maand een overleg aan moet gaan. Dat is veel te belastend. Maar het programma is zo belangrijk voor Arnhem dat het terecht is dat u er tijd voor inruimt. Tenminste één keer per jaar -buiten de begroting en jaarrekening om- met het college, en ook één keer per jaar met de alliantiepartners en -wellicht- met de andere gemeenteraden.
3. Benoem voor deze gesprekken een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren waar u het over wilt hebben. Die worden niet nu in één keer vastgesteld, maar dat moet u samen met de alliantiepartners en andere gemeenten ontwikkelen. Wij zullen als gezamenlijke rekenkamers van 4 NPAO-gemeenten daarbij ook steeds voorzetten voor u doen; niet omdat wij over de inhoud gaan -integendeel-, maar omdat we u graag bijstaan op die inhoud te sturen en daarmee uw rol als raad te kunnen nemen.
4. Ga met het college in gesprek over wat de beste manieren zijn om inwoners te betrekken.

GEMEENTE Arnhem

Rekenkamer Arnhem
T.a.v. de voorzitter
Mr. A.H. Teeuw

Datum : 24 september 2024
Zaaknummer : 4316532
Contactpersoon : Susanne Boerhof
Telefoonnummer : 06-50 74 01 41

Onderwerp: Reactie college op rekenkamerrapport "Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost

Geachte heer Teeuw,

Begin augustus ontvingen wij van u de resultaten van het Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost. U heeft ons verzocht een schriftelijke reactie te geven op de conclusies en aanbevelingen naar aanleiding van dit onderzoek.

Wij willen ten eerste onze waardering uitspreken voor het onderzoek en wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de nota van bevindingen en de rekenkamerbrief. Wij vinden dat het bevindingenrapport en de conclusies en aanbevelingen goede suggesties doen voor hoe wij als college kunnen bijdragen aan het verkrijgen van duidelijkheid van de uitgangspunten voor de raad en hoe wij door middel van informatievoorziening de raad kunnen faciliteren in hun kaderstellende en controlerende rol. In deze brief gaan we hier verder op in.

Conclusies en aanbevelingen

1. *Organiseer de financiële informatiestromen.*

Reactie van het college
In april 2024 is het Uitvoeringsplan 2024-2026 door de Alliantievertegenwoordiging van het NPAO vastgesteld. De raad is hier door middel van een raadsbrief door ons over geïnformeerd. Met het vaststellen van het Uitvoerings- en bestedingsplan zijn alle beschikbare middelen voor de komende drie jaar toegewezen aan specifieke activiteiten, interventies en experimenten. De door de gemeente beschikbaar gestelde middelen en de van het Rijk verkregen middelen waarmee het Uitvoeringsplan wordt gefinancierd, zijn met verzamelbesluit 2 in de begroting verwerkt. De middelen zijn momenteel over 10 van de 13 begrotingsprogramma's verdeeld. Het college deelt de conclusie van de rekenkamer dat deze verdeling onoverzichtelijk is voor de gemeenteraad en dat het wenselijk is een

aparte paragraaf in de begroting voor het programma op te nemen. In de begroting van 2026 willen wij dit realiseren. In de perspectiefnota van 2025 zullen wij de gemeenteraad hiervoor een voorstel doen. Naast verbetering van de informatievoorziening in de begroting willen we de raad twee keer per jaar over de voortgang van het NPAO informeren. Deze voortgangsrapportage zal zowel inhoudelijke als financiële informatie bevatten.

2. *Zorg voor een aantal inhoudelijke bespreekmomenten met het college, de alliantiepartners en andere NPLV-gemeenten.*

Reactie van het college

Het Nationaal Programma Arnhem-Oost is omvangrijk en ambitieus en vraagt van alle partners en hun toezichthouders een andere manier van werken, controleren en toezicht houden. De *governance* is in het voorjaar gestart. Ook van onze alliantiepartners horen wij dat zij met hun toezichthouders praten over de betekenis van NPAO voor hun rol. We onderschrijven de aanbeveling hierover in gesprek te gaan en blijven met de gemeenteraad en onze partners. We nemen graag het initiatief om dit te organiseren voor de gesprekken met het college en verkennen met de griffie de mogelijkheden voor werkbezoeken aan andere focusgebieden. Het programmabureau van NPAO nodigt de gemeenteraad graag uit voor werkbezoeken om in gesprek te gaan over hoe deze vernieuwende samenwerkingsvorm in de dagelijkse praktijk uitvoering en vorm krijgt. Het programmabureau stelt hiervoor een activiteitenkalender op voor de gemeenteraad.

3. *Benoem voor deze gesprekken een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren waar u het over wilt hebben.*

Reactie van het college

Het NPAO kenmerkt zich door een lerende aanpak. We bouwen voort op wat de laatste jaren is gerealiseerd en starten nieuwe initiatieven. De kans dat onderweg bijsturen noodzakelijk is, is reëel. Daarom wordt voortdurend gemonitord wat wordt gedaan en worden verbeterpunten in kaart gebracht. Tevens ontwikkelt het programmabureau een kennisagenda. Zo wordt van de praktijk geleerd. De monitoring vindt plaats op niveau van het complete programma, per programmalijn en op het niveau van acties en activiteiten. Middels een set van kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren ontwikkeld wordt de uitvoering gemonitord. Deze indicatoren vormen de basis voor verantwoording en evaluatie. Bij het opstellen van de indicatoren betrekken we ook graag de mening van de raad. Daarover gaan we graag samen met het programmabureau NPAO met de raad in gesprek.

4. *Ga met het college in gesprek over wat de beste manieren zijn om inwoners te betrekken.*

Reactie van het college

Het NPAO is een programma voor en vooral ook ván bewoners. Zij worden op verschillende manieren bij het programma betrokken. In de raadsbrief van 22 maart is de raad hierover geïnformeerd. We horen ook graag van de raad wat hij als beste manieren ziet om bewoners te betrekken. We gaan daarover graag met de raad in gesprek. Via de raadswerkgroep burgerparticipatie of tijdens een van de werkbezoeken die we samen met het programmabureau willen organiseren.

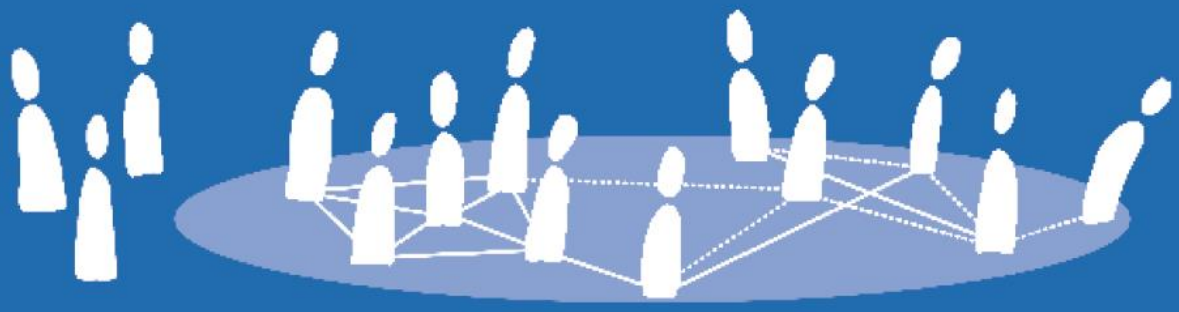
Tot slot

Met de vaststelling van het Uitvoeringsplan is een grote stap gezet in de uitvoering van het NPAO. Onderzoeken als deze zijn van belang om samenwerking in de alliantie en daarmee de kwaliteit van de uitvoering verder te ontwikkelen. We gaan graag in gesprek met de raad om de conclusies en aanbevelingen met elkaar verder uit te diepen en te bespreken hoe we hieraan invulling kunnen geven.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,



Startonderzoek
Nationaal programma Arnhem-Oost
Bevindingenrapport



OPDRACHTGEVER
Rekenkamer Arnhem

30 mei 2024
IdeeVersa/Elma van de Mortel

Naar inhoudsopgave

Samenvatting startonderzoek Nationaal programma Arnhem-Oost

Voor u ligt de bevindingenrapportage van het startonderzoek naar het Nationaal programma Arnhem-Oost (hier verder NPAO genoemd). Het NPAO heeft een looptijd van 18 jaar. De rekenkamer van Arnhem gaat het programma volgen door met enige regelmaat onderzoek te doen. Dit doet de rekenkamer samen met de rekenkamers van Heerlen, Lelystad en Groningen waar ook een nationaal programma is gestart. De rekenkamer wil de gemeenteraad van Arnhem op deze manier faciliteren bij zijn kaderstellende en controlerende rol bij dit programma.

Deze samenvatting bestaat uit twee onderdelen:

I) Het programma op hoofdlijnen. Aan de hand van de invalshoeken van het startonderzoek geven we kort aan wat het programma inhoudt en hoe het is georganiseerd.

II) Beantwoording van de deelvragen van het startonderzoek. Deze deelvragen gaan over:
- de duidelijkheid van de uitgangspunten van het programma voor de raad
- de aan de raad verstrekte informatie
- opties voor facilitering van de raad, zodat de raad zijn kaderstellende, controlerende en volksvertegenwoordigende rol kan invullen.

I) Het NPAO op hoofdlijnen

Doel NPAO

De rijksoverheid is zomer 2022 gestart met het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid (NPLV). De doelstelling van het NPLV is: *"de leefbaarheid en veiligheid van de meest kwetsbare gebieden in Nederland in 15-20 jaar tijd op orde te brengen en het perspectief van de bewoners te verbeteren."* (NPLV 2022, p. 14).
Aan dit programma doen 20 focusgebieden in 19 gemeenten mee. Arnhem-Oost is één van de 20 focusgebieden. Het NPAO heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf wijken van Arnhem-Oost - Presikhaaf, Malburgen, Geitenkamp, Het Arnhemse Broek en Klarendal - aan te pakken.

Invalshoeken startonderzoek

Het onderzoek heeft zes invalshoeken. De invalshoeken: inhoud, netwerkorganisatie/alliantie en financiën vatten we hier kort samen. Twee van de invalshoeken van dit startonderzoek - bewonersparticipatie en het volgen van de resultaten - zijn in het beginstadium van ontwikkeling. In deze samenvatting gaan we daar daarom niet op in. In het bevindingenrapport zijn deze onderwerpen wel opgenomen. Governance[1] is in dit startonderzoek overkoepelend. We gaan daar bij de beantwoording van de deelvragen op in.

Inhoud programma

De opzet van het NPLV is dat de rijksoverheid bij al haar beleid telkens de vraag stelt of er iets extra's nodig en mogelijk is voor de focusgebieden. Het NPLV bestaat daarmee uit aanvullend beleid op regulier rijksbeleid. Zijn er extra middelen mogelijk? Kunnen de focusgebieden op een andere manier worden geholpen? Dat zijn vragen die het rijk voor de drie beleidsinhoudelijke actielijnen stelt.[2] Deze actielijnen van het NPLV zijn:
- we verbeteren slechte woningen en zorgen voor meer gemengde wijken (woningen en wijken)
- we zorgen ervoor dat meer bewoners kunnen meedoen in de samenleving (meedoen)
- we investeren in de preventie van jeugdcriminaliteit en vergroten de weerbaarheid van jongeren (veiligheid)

[1] Met governance bedoelen we de besluitvorming van de organisatie, de verdeling van de verantwoordelijkheden en de controle op de organisatie.

[2] Behalve de drie beleidsinhoudelijke actielijnen is er een procedurele actielijn. Deze actielijn luidt: "*We zorgen voor een integrale aanpak met duidelijke regie en een adequaat juridisch instrumentarium (samenhangende aanpak)*"

Het NPAO is in een aantal stappen ontwikkeld. De belangrijkste stappen zijn:

- het *'richtinggevend kader Arnhem-Oost (aanpak Arnhem-Oost)'* dat zomer 2021 door de raad is vastgesteld. Dit kader is in 2022 in uitvoering gegaan, vooral aan de hand van een aantal pilots en acties.
- in 2023 is het programma verder ontwikkeld. Inhoudelijk zijn de programmalijnen ontwikkeld waar acties onder zijn geplaatst. Dit leidde tot een *gebiedsplan* in juni 2023. Dit gebiedsplan is door de alliantie vastgesteld en ter kennisneming naar de raad gestuurd.

Het gebiedsplan voor Arnhem-Oost kent drie programmalijnen:

1. opvoeden en opgroeien; de pedagogische wijk
2. werk en inkomen; bestaanszekerheid voor ieder gezin en huishouden
3. wonen en leven; leven in een duurzame woning en in een gezonde en veilige buurt

Deze drie programmalijnen hebben ieder 10 acties. Deze acties worden ingevuld met activiteiten. In het uitvoeringsprogramma voor 2024 – 2027 dat april 2024 naar de raad is gestuurd ter kennisneming is per actie aangegeven welke activiteiten er zijn of worden ontwikkeld.

Diverse acties van het NPAO zijn nauw verwant met regulier gemeentelijk beleid; gemeentelijke acties, die al liepen, kunnen onderdeel uitmaken van het NPAO. Dit geldt bijvoorbeeld voor een aantal acties dat onder de pedagogische wijk viel. In de raadsinformatiebrief 'Voortgang en doorontwikkeling pedagogische wijk' van 11 oktober 2022 worden bijvoorbeeld de acties 'voorschool' voor 0-4 jarigen, de rijke schooldag, veilig in en om school (VIOS) en preventief interventie team (PIT) genoemd. Deze acties maken nu onderdeel uit van het NPAO. Daarbij is het van belang dat voorschoolse educatie en de rijke schooldag in het verlengde liggen van gemeentelijk beleid voor bijvoorbeeld peuterspeelzalen en buitenschoolse activiteiten. VIOS en PIT maken onderdeel uit van het programma 'preventie met gezag'. Deze onderdelen zijn voor Arnhem-Oost geïntensiveerd.

Ook de gemeente Arnhem heeft de inspanningsverplichting om bij haar beleid de vraag te stellen of er iets extra's nodig en mogelijk is voor Arnhem- Oost. Er is nieuw gemeentelijk (regulier) beleid waarin wordt gewogen of inspanningen in relatie tot Arnhem-Oost mogelijk zijn. Voorbeelden hiervan zijn de woonvisie en het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs. Beide zijn door de raad vastgesteld op 27 maart 2024,

Netwerkorganisatie

Eén van de landelijke afspraken met de focusgebieden is dat er een samenwerking is van de diverse private en publieke partners in het focusgebied. Het gaat om een samenwerking in een netwerk: de alliantie. De gemeente is één van de partners in de alliantie. De alliantie kent een alliantievertegenwoordiging – deze is voorjaar 2024 formeel van start gegaan. Het doel van het alliantieoverleg is het bevorderen van integraal werken, onder andere door het vaststellen van het gebiedsplan.
De burgemeester is de onafhankelijk voorzitter van het alliantieoverleg. De coördinerend wethouder is deelnemer, dat wil zeggen vertegenwoordigt de gemeente.

Er is ook een programmaorganisatie of programmabureau. Deze heeft onder andere als taken: samenwerken stimuleren, dwarsverbanden leggen, uitwerken van de doelen en ambities van het gebiedsplan in concrete acties en projecten en zorg te dragen voor de uitvoering. De programmaorganisatie moet alle partners in de alliantie kunnen aanspreken. Dat is van belang omdat de gemeente één van de partners is. De relaties tussen de partners zijn zo gelijkwaardig mogelijk.
Op dit moment wordt de functie van programmamanager voor het NPAO binnen de gemeente vervuld door de kwartiermaker voor het programmabureau. De gemeente is de grootste partner en trekt veel van de acties. Het kost tijd om het programma, zowel inhoudelijk als organisatorisch op te zetten en vorm te geven. Er is voor gekozen om te beginnen het programma vanuit de gemeente op te zetten en daarna te bezien wat de toekomstige organisatievorm zou kunnen zijn.
Sinds voorjaar 2024 is het programmabureau volledig bemenst. Ook is het programmabureau gehuisvest op een locatie in Malburgen.

Financiën

Voor de drie programmalijnen van het NPAO zijn middelen van de rijksoverheid beschikbaar. Het gaat om specifieke uitkeringen van het rijk aan Arnhem: het volkshuisvestingsfonds, energiefixers (bestrijding

energiearmoede) en kansrijke wijk. Scholen krijgen voor de ontwikkeling van de rijke schooldag een bijdrage vanuit de subsidieregeling school en omgeving.

De gemeente draagt ook financieel bij. In de eerste plaats via cofinanciering. Voor het volkshuisvestingsfonds is cofinanciering van 30% vereist. Het raadsvoorstel voor de tweede tranche is door de raad in januari 2024 aangenomen. Voor de regeling kansrijke wijk is beperkte cofinanciering nodig. Deze is binnen de begrotingsprogramma's gevonden. Voor bestrijding energiearmoede is geen cofinanciering nodig. Ook voor de subsidie aan scholen is geen cofinanciering nodig.
Behalve de cofinanciering heeft de gemeente structurele middelen vrijgemaakt om het NPAO te borgen. Het gaat om € 3,1 voor 2024, vervolgens om € 3,6 mln. voor 2025 en 2026, € 2,9 mln. in 2027 en vervolgens om € 2,3 mln. structureel.

II) Betrokkenheid van de raad bij het programma

Kan de raad zijn kaderstellende, controlerende en volksvertegenwoordigende rol invullen bij het NPAO? Wat is de betrokkenheid van de raad bij het programma? Of anders gezegd: *Kan de gemeenteraad de ontwikkeling van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid aan de beleidsmatige en financiële kaders toetsen?* Dit is de centrale onderzoeksvraag van het startonderzoek van de rekenkamer. Deze vraag beantwoorden we aan de hand van de drie deelvragen van het onderzoek.

*Deelvraag 1. Zijn de beleidsmatige en financiële uitgangspunten bij **aanvang** van het programma voldoende duidelijk voor de gemeenteraad om zijn kaderstellende en controlerende rol te vervullen?*

Voor de beantwoording van deze vraag zien de we periode tot en met de lancering van het gebiedsplan voor Arnhem-Oost, zomer 2023, als aanvang.

Beleidsmatige kaders

Arnhem-Oost is een focusgebied van het NPLV. Dit betekent dat de kaders van zowel het rijk als de gemeente en/of alliantie van belang zijn. De beleidsmatige kaders van het rijk en van de gemeente Arnhem sluiten wat betreft het doel goed op elkaar aan. Het doel is, kort samengevat om de achterstanden van Arnhem-Oost in te halen. Hierbij gaat het om wonen, gezondheid, veiligheid en perspectief voor de toekomst. Het gebied waar het om gaat zijn de vijf wijken van Arnhem-Oost.
Het *'richtinggevend kader Arnhem-Oost (aanpak Arnhem-Oost)'* was de start van het gemeentelijk beleid voor Arnhem-Oost. Het raadsvoorstel voor dit plan is zomer 2021 aangenomen. Er was een duidelijke betrokkenheid van de raad bij de behandeling van dit raadsvoorstel. De aanpak Arnhem-Oost is vervolgens doorontwikkeld naar het gebiedsplan voor Arnhem-Oost. Dit gebiedsplan van zomer 2023 is van de alliantie. Het is naar de raad gestuurd en er is, naast de presentatie van het gebiedsplan ook een informatiesessie voor de raad over gehouden. Het is daarmee duidelijk wat het beleidskader is.

De drie programmalijnen van het NPAO hebben een inhoudelijk uitgangspunt en vervolgens 10 acties per programmalijn. Zoals in onderdeel I aangegeven zijn er diverse raakvlakken tussen de acties en het reguliere gemeentelijke beleid. Het NPAO is vooral vanuit de inhoud opgezet. De gemeente en daarmee de raad zijn bepalend voor het gemeentelijk beleid in het NPAO.
Om de acties uit te voeren worden er middelen gezocht en ingezet. De middelen van het rijk zijn een belangrijk onderdeel van de bekostiging van het programma. De beleidsmaatregelen van het rijk passen in het NPAO.

Wie stelt welke kaders vast?

Het gebiedsplan van het NPAO bepaalt de inhoudelijke kaders. De alliantie stelt dit plan vast. De raad stelt het gebiedsplan niet vast, omdat het plan van de alliantie is en niet van de gemeente. De gemeente is één van de partners in de alliantie. Dit brengt de vraag met zich mee wat de ruimte voor de raad in de alliantie is.
De raad kan de coördinerend wethouder aanspreken. Raadsleden kunnen zich ook informeel laten informeren, bijvoorbeeld door naar bewonersavonden te gaan of met alliantiepartners in gesprek te gaan. Er zijn verder geen formele kaders voor de rol van de raad in deze netwerksamenwerking. Betrokkenheid van de raad is van belang, omdat het om een belangrijk, groot en langlopend programma gaat.

Financiële uitgangspunten bij aanvang
Een groot deel van de middelen voor het gebiedsplan komen van de rijksoverheid. Het gaat onder andere om middelen voor het volkshuisvestingsfonds en om middelen voor school en omgeving, via de scholen.
De raad is betrokken bij de cofinanciering voor het volkshuisvestingsfonds. Daarnaast heeft de gemeente zelf middelen vrij gemaakt. Toch is het voor de raad complex inzicht te krijgen in de financiële uitgangspunten. Hier is een aantal redenen voor:

- het gaat om middelen die extra zijn ten opzichte van de reguliere middelen en/of beleid. Dit geldt zowel voor het rijk als voor de gemeente. Bij de middelen voor het NPAO kan het lastig zijn te onderscheiden wat regulier is en wat extra. Dat is inherent aan de opzet van het programma.
- het rijk verstrekt diverse specifieke uitkeringen en subsidies voor verschillende onderwerpen. Dit betekent dat:
    - de middelen niet zijn 'ontschot', maar voor het desbetreffend onderwerp moeten worden gebruikt.
    - een deel van deze middelen incidenteel is. Dit maakt dat langere termijn planning lastig.
    - de gemeente een uitvoerende taak heeft voor de specifieke uitkeringen. De middelen zijn voor het focusgebied, maar staan wel in de begroting en de jaarstukken van de gemeente.
- de diverse specifieke uitkeringen worden geboekt op het relevante programma in de begroting en de jaarstukken van de gemeente Arnhem. Deels zijn deze middelen niet afzonderlijk zichtbaar, omdat ze een onderdeel zijn van een begrotingsprogramma. Dit is inherent aan de systematiek van de begroting en jaarstukken van gemeenten. Er wordt in de begroting of jaarstukken geen afzonderlijk inzicht gegeven in het gemeentelijk deel van het NPAO. Dit is wel mogelijk (zie verder de beantwoording van deelvraag 3).

De wijze waarop de raad wordt betrokken bij de financiën van het programma voldoet aan wat verplicht is. Het NPAO beoogt echter integraal en langjarig te zijn en in samenwerking met veel alliantiepartners. Er is daarom een overzicht van de gemeentelijke middelen nodig, evenals van de middelen die via de gemeente lopen. Zonder overzicht kan de raad geen inzicht krijgen in het gemeentelijk deel van de financiën van het programma.

*Deelvraag 2. Geeft de verstrekte informatie over het programma aan de gemeenteraad voldoende inzicht in de (financiële) **voortgang** van het programma?*

Voor de beantwoording van deze deelvraag kijken we vooral naar de wijze waarop de raad vanaf de lancering van het gebiedsplan, zomer 2023 is geïnformeerd.

Beleidsmatige informatie over de voortgang
De raad is in de periode september 2023 tot de voortgangsbrief van 12 maart 2024 en het uitvoeringsplan van april 2024 niet actief geïnformeerd over het programma. Dit is een vrij lange periode. Ook omdat er nog geen planning is en/of een bepaalde regelmaat waarmee de uitvoeringsplannen komen.
Binnen het NPAO wordt gewerkt aan een bepaalde regelmaat. Ook werkt het programmabureau aan het ontwikkelen van monitoring van de resultaten van het programma.

Beleidsmatige informatie gemeentelijk beleid - NPAO
De gemeenteraad van Arnhem heeft de afgelopen jaren diverse raadsbrieven of raadsvoorstellen gekregen over onderdelen van het NPAO, dat wil zeggen over acties van de programmalijnen van het NPAO. Het gaat dan bijvoorbeeld om het raadsvoorstel voor de cofinanciering van het volkshuisvestingsfonds. Ook is er regulier beleid waarin wordt gewogen of inspanningen in relatie tot Arnhem-Oost mogelijk zijn. Dat is bij de woonvisie gebeurd. In de woonvisie is opgenomen dat in zes van de vierentwintig wijken voor hoge percentages sociale huur bij nieuwbouwprojecten wordt gekozen. Het gaat dan om niet-Arnhem-Oost wijken. Ook in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs, vastgesteld door de raad op 27 maart 2024, wordt rekening gehouden met Arnhem-Oost. Dit gebeurt door de wijze waarop de plannen voor de scholen worden geprioriteerd in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs.
De raad wordt op deze manier betrokken bij het gemeentelijk aandeel in het NPAO.

Om de relatie tussen bijvoorbeeld regulier beleid en het NPAO te kunnen leggen is het nodig inzicht te hebben in de samenhang. Een vraag is hoe de raad zicht op de relatie tussen het NPAO en het gemeentelijk beleid kan krijgen en kan houden. Welk beleid wordt wel en welk niet overwogen in relatie tot Arnhem-Oost? Er zijn raadsvoorstellen waarbij de relatie met het NPAO wordt afgewogen, maar een systematiek ontbreekt vooralsnog.

Volgen van de resultaten
Binnen het NPAO wordt nog gewerkt aan zowel kwantitatieve (indicatoren) als aan kwalitatieve monitoring (bewoners bevragen hoe het met hen gaat). Dit kan daarom in dit startonderzoek nog niet worden onderzocht.

Inzicht in de financiële voortgang
De informatie over de financiën loopt via financiële besluiten over gemeentelijke onderdelen van het programma. Het gaat dan met name om de cofinanciering voor de aanvraag voor de tweede tranche van het volkshuisvestingsfonds.
Eind 2023 heeft Arnhem middelen gekregen voor de regeling kansrijke wijk. Dit is een specifieke uitkering die zes andere uitkeringen bundelt. Deze middelen zijn nog niet in de begroting van Arnhem opgenomen. Dit gaat in het verzamelbesluit van zomer 2024 gebeuren. Dit verzamelbesluit bevat ook een voorstel voor het boeken van de inzet van de eigen gemeentelijke middelen op de relevante begrotingsprogramma's.

De diverse acties van de programmalijnen staan op verschillende begrotingsprogramma's en hoeven niet afzonderlijk te worden gepresenteerd. Na het verzamelbesluit van zomer 2024 staan er op 10 van de 13 stadsprogramma's middelen voor het NPAO.
Het is mogelijk een afzonderlijk overzicht te maken, bijvoorbeeld in een paragraaf NPAO (zie de beantwoording van deelvraag 3). Zonder een overzicht kan de raad de financiële voortgang niet uit de begroting of jaarstukken halen.

*Deelvraag 3. Aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de gemeenteraad voldoende aangrijpingspunten te geven om zijn kaderstellende en controlerende rol **gedurende de looptijd** van het programma te kunnen vervullen?*

Structuur voor informeren van de raad
Om de raad voldoende aangrijpingspunten te geven om zijn rol te vervullen is een structuur nodig voor het informeren van de raad over het NPAO. Daar wordt door het NPAO en de gemeente Arnhem aan gewerkt. Dit in combinatie met de sessie met de raadsleden voor dit startonderzoek en input vanuit andere focusgebieden zien wij de volgende opties:

- twee keer per jaar een rapportage over het NPAO.
- een informatieavond over de NPAO rapportage; met de programmadirecteur en eventueel ook alliantiepartners. Een dergelijke avond kan ook in de wijken plaatsvinden.
- een tijdlijn over 18 jaar heen. Wat gebeurt er? wat wordt wanneer ingezet? Wanneer is de raad aan zet? De komende jaren kunnen concreet worden uitgewerkt, de latere jaren globaal.
- zowel in de begroting als in de jaarstukken een paragraaf NPAO opnemen, zodat inzichtelijk is welke bedragen in welk begrotingsprogramma er zijn opgenomen voor het NPAO.
- op een raadsnota standaard een vakje opnemen of er een link is met NPAO of niet, en zo ja, welke link dat is.
- aan de hand van stukken (vorige bullet) expliciet bespreken wat regulier beleid is en wat aanvullend voor Arnhem-Oost. Welk beleid en middelen zijn wenselijk voor Arnhem-Oost? En wat betekent dat voor de andere wijken?

Rol van de raad
Het is van belang dat raadsleden met elkaar bespreken hoe ze hun rol zien en hoe ze die gaan invullen. Zo kan de raad:

- een raadswerkgroep**,** klankbordgroep of tussenvariant/maatwerk variant instellen, zodat de balans gevonden kan worden tussen raadsleden die intensiever zijn betrokken en zij die er b.v. één keer per jaar gerichter tijd aan kunnen besteden.
- in een eerste sessie de wensen van de raad over het volgen van resultaten bespreken. De raadsleden dragen dan proactief aan wat ze willen weten. Het kan dan gaan om:
    - prioriteiten van de raad. Welke indicatoren vindt de raad het belangrijkste?
    - hoe inzichtelijk te krijgen welke groepen bewoners zijn betrokken en welke nog niet.
    - hoe te weten of het echt beter gaat met bewoners?

- nadenken over hoe raadsleden in de toekomst betrokken kunnen zijn. Is er bijvoorbeeld behoefte aan een tussentijdse reflectie op het programma rond de verkiezingen? zodat de nieuwe raad kan bijsturen? Wat is nodig aan informatie voor de overdracht aan een nieuwe raad?

Andere mogelijkheden

Tot slot, is een bredere uitwisseling van ervaringen mogelijk. Een van de onderdelen van het NPLV is dat er landelijke bijeenkomsten van bijvoorbeeld de burgemeesters, de coördinerend wethouders, de programmadirecteuren of de programmamanagers van het volkshuisvestingsfonds zijn. Over deze bijeenkomsten is enthousiasme bij geïnterviewden in Arnhem en andere focusgebieden van dit startonderzoek. Deelnemers aan deze bijeenkomsten vinden het prettig om uit te wisselen hoe het gaat. Wat speelt overal? En wat is typisch voor de eigen gemeente? En hoe pakken ze elders een bepaald vraagstuk aan? Dit kan ook voor raadsleden zinvol zijn. Dit kan bijvoorbeeld door een (jaarlijkse) landelijke bijeenkomst. Het kan ook door bij een raad van een ander focusgebied op bezoek te gaan of uit te nodigen naar Arnhem.

Naar inhoudsopgave

Inhoudsopgave

Samenvatting startonderzoek Nationaal programma Arnhem-Oost 2

Hoofdstuk 1. Inleiding 9
1.1 Aanleiding startonderzoek Nationaal programma Arnhem-Oost 9
1.2 Vraagstelling startonderzoek 9
1.3 Opzet onderzoek 10
1.4 Leeswijzer 11

Hoofdstuk 2. Doelen en start NPAO 12
2.1 Doelen en start Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid 12
2.2 Waarom Arnhem-Oost als focusgebied? 15
2.3 Doelen en start NPAO 15
2.4 Betrokkenheid raad bij doelen en start NPAO 16

Hoofdstuk 3. Programmalijnen NPAO 17
3.1 De landelijk actielijnen 17
3.2 De programmalijnen van het NPAO 19
3.3 Wat is de ruimte voor de raad? 21

Hoofdstuk 4. Samenwerkende partners NPAO 22
4.1 De alliantie en de programmaorganisatie 22
4.2 De gemeente in de alliantieorganisatie 24
4.3 Wat is de ruimte voor de raad? 26

Hoofdstuk 5. Bewonersparticipatie 28
5.1 Bewonersparticipatie in het NPAO 28
5.2 Welke ruimte heeft de raad? 29

Hoofdstuk 6. Bekostiging 30
6.1 Welke middelen zijn er voor het NPAO? 30
6.2 Inzicht in de gemeentelijke bijdrage aan het programma 32
6.3 Welke ruimte heeft de raad? 33

Hoofstuk 7. Volgen van resultaten 36
7.1 Wat is er aan informatie? 36
7.2 Waar wordt aan gewerkt in het NPAO? 36
7.3 Welke ruimte heeft de raad? 36

Hoofdstuk 8. Governance 38
8.1 Betrokkenheid van de gemeenteraad tot nu toe 38
8.2 Opties verder ontwikkelen betrokkenheid raad 39

Bijlagen 41
Bijlage 1. Verbijzondering onderzoeksvragen vergelijkend onderzoek rekenkamers 41
Bijlage 2. Kernindicatoren NPLV 43
Bijlage 3. Bronnen 44
Bijlage 4. Geïnterviewde personen en deelnemers sessie raadsleden 46

Naar inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op de aanleiding van dit startonderzoek. Dit is onder andere van belang omdat het geen standaard rekenkameronderzoek is. Vervolgens bespreken we de vraagstelling van het onderzoek. Daarbij gaan we ook in op de zes invalshoeken van het onderzoek. We sluiten dit hoofdstuk af met de opzet van het onderzoek en de leeswijzer.

1.1 Aanleiding startonderzoek Nationaal programma Arnhem-Oost

De rijksoverheid is een programma gestart om de leefbaarheid en veiligheid van 20 focusgebieden in 19 steden te verbeteren. Dit programma heet Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid. Het gaat om een langjarige (20 jaar) inzet van het rijk met gemeenten en lokale partijen. Dit programma is officieel in juli 2022 gestart. Eén van de focusgebieden is Arnhem-Oost. Het programma in Arnhem heet 'Nationaal programma Arnhem-Oost' afgekort tot NPAO.

De rekenkamers van Heerlen, Groningen, Arnhem en Lelystad werken met elkaar samen met als doel het programma in hun gemeente te volgen en zo de gemeenteraden te faciliteren bij hun kaderstellende en controlerende rol bij dit programma. De rekenkamers willen dit onder andere doen door een startonderzoek, door andere onderzoeken komende jaren en door het historisch overzicht te bewaren en bewaken ten behoeve van de raden. Daarbij willen de rekenkamers ook van elkaar leren.

De rekenkamers voeren ieder een startonderzoek in de eigen gemeente uit. Vervolgens worden deze onderzoeken naast elkaar gelegd en wordt er een gemeenschappelijk vergelijkend onderzoeksrapport gemaakt. De gemeenteraad van Arnhem ontvangt zowel het eigen startonderzoek als het vergelijkend onderzoeksrapport.

1.2 Vraagstelling startonderzoek

1.2.1 Doel onderzoek en vraagstelling

Arnhem-Oost bestaat uit vijf wijken – Presikhaaf, Geitenkamp, Arnhemse Broek, Klarendal en Malburgen. Hier wonen 56.000 mensen. In Arnhem wonen circa 166.000 mensen. Het gaat dus om ongeveer 1/3 van de inwoners van de gemeente Arnhem. Voor deze inwoners wordt ingezet op een integrale aanpak gedurende circa 18 jaar. Het gebiedsplan voor Arnhem-Oost is van 15 juni 2023.
Dit startonderzoek richt zich op de opzet van het programma. De positie en de rol van de gemeenteraad staat daarbij centraal. De samenwerkende rekenkamers hebben de centrale onderzoeksvraag van het startonderzoek als volgt geformuleerd:

Kan de gemeenteraad de ontwikkeling van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid aan de beleidsmatige en financiële kaders toetsen?

Deze vraag is verdeeld in de volgende deelvragen:
1. Zijn de beleidsmatige en financiële uitgangspunten bij aanvang van het programma voldoende duidelijk voor de gemeenteraad om zijn kaderstellende en controlerende rol te vervullen?
2. Geeft de verstrekte informatie over het programma aan de gemeenteraad voldoende inzicht in de (financiële) voortgang van het programma?
3. Aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de gemeenteraad voldoende aangrijpingspunten te geven om zijn kaderstellende en controlerende rol gedurende de looptijd van het programma te kunnen vervullen?

Deze deelvragen worden benaderd vanuit zes invalshoeken: de inhoud van het programma, de netwerkorganisatie (de alliantie), de betrokkenheid van de bewoners, de middelen, het volgen van de resultaten en de governance door de raad. Met governance bedoelen we de besluitvorming in de organisatie, de verdeling van de verantwoordelijkheden en de controle op de organisatie.

1.2.2 Zes invalshoeken vraagstelling

Inhoud Het NPAO is gericht op *Arnhem-Oost*, omdat daar een cumulatie van problemen is. Dit leidt tot de vragen: om welke problemen gaat het? Waar blijken de problemen uit? Hoe is de opzet van het programma? Welke inhoudelijke lijnen zijn uitgezet? En wat zijn de acties? En waarom is daarvoor gekozen?
Een vraag die ook van belang is, is hoe is de relatie tussen de acties voor Arnhem-Oost en het reguliere beleid? De gemeente gaat immers over heel Arnhem. Er is bijvoorbeeld ook armoede buiten Arnhem-Oost.
Vragen voor de raad zijn dan bijvoorbeeld: Hoe is de raad betrokken bij de programmalijnen van het NPAO? Hoe ziet de raad de relatie tussen de acties voor Arnhem-Oost en het reguliere gemeentelijke beleid?

Netwerkorganisatie Het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid gaat uit van een netwerkorganisatie in de vorm van een alliantie – een informele samenwerking van alle partijen in het focusgebied. In deze alliantie zijn alle partijen gelijk. De gemeente is één van de partijen. De gemeente draagt financieel relatief veel bij en gaat over alle onderwerpen, terwijl een woningcorporatie met name over wonen gaat en scholen over onderwijs. Voor de werking van het programma is het van belang dat het een programma van alle partijen is.
Wat betekent dat voor de raad? Hoe kan de raad invloed hebben, zonder dat het een gemeentelijk programma wordt?

Bewonersparticipatie Bewonersparticipatie is van groot belang en één van de voorwaarden die het rijk stelt aan het programma. Het programma draait immers om de bewoners van het gebied Arnhem-Oost. Er is daarom direct contact tussen bewoners, het programmabureau en de alliantie.
Wat betekent bewonersparticipatie voor de volksvertegenwoordigende rol van de raad? Hoe vervult de raad zijn rol in dit netwerk?

Middelen De rijksmiddelen voor het NPAO betreffen vooral specifieke uitkeringen. Een specifieke uitkering is een uitkering van het rijk voor een specifiek doel. Bij een specifieke uitkering krijgt het college de middelen van het rijk al dan niet op basis van een aanvraag van het college bij het rijk. Het college legt verantwoording af aan het rijk. Het rijk kan cofinanciering vragen voor specifieke uitkeringen. Alle middelen, ook de specifieke uitkeringen, staan in de gemeentelijke begroting en jaarstukken; dus de raad gaat ook over specifieke uitkeringen van het rijk, maar beperkt.
Het is dan de vraag: hoe hiermee om te gaan als raad? Wat is de keuzevrijheid van de raad? Vooral als cofinanciering van de gemeente wordt gevraagd.
Een belangrijke vraag is ook hoe krijgt de raad inzicht in de gemeentelijke middelen voor het programma? Het programma is breed van opzet en is daarom op meerdere plekken in de begroting, en daarmee de jaarstukken, opgenomen.
Waar en hoe wordt er gerapporteerd over de (gemeentelijke) middelen voor Arnhem-Oost? Heeft de gemeenteraad zicht op de middelen?

Volgen resultaten Het nationaal programma kent een monitoringssystematiek, maar ieder focusgebied heeft ook een eigen manier van het volgen van het programma. Dit gebeurt onder andere door onderzoek. De monitoring is zowel landelijk als gemeentelijk nog in ontwikkeling.
In deze fase van ontwikkeling kan de raad meedenken en aangeven wat hij wil: Wat heeft de raad nodig aan informatie? Welke monitoring? Welke onderzoeken?

Governance Samenvattend is het de vraag wat de raad nodig heeft voor de sturing op het programma.
Heeft de raad scherp waar hij wel en waar hij niet over gaat? Welke vereisten zijn essentieel om het programma gedurende 20 jaar succesvol te kunnen uitvoeren?

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de verbijzondering van de onderzoeksvragen van het vergelijkend onderzoek van de samenwerkende rekenkamers.

1.3 Opzet onderzoek

Het NPAO is in een startfase. Daarom ligt de nadruk in dit startonderzoek op het faciliteren van de raad om zijn kaderstellende en controlerende functies effectief te vervullen. Het onderzoek richt zich op de huidige rol van de raad, evenals op wat deze rol in de toekomst zou kunnen inhouden. Het onderzoek bestond uit de volgende onderzoeksstappen:

- een documentenanalyse (zie bijlage 3 voor de gebruikte bronnen)

- interviews met de burgemeester, coördinerend wethouder, twee programmamanagers, de programmadirecteur en andere bij het programma betrokken ambtenaren. De interviews beperkten zich tot de gemeente en de programmaorganisatie (zie bijlage 4 voor een overzicht van de geïnterviewden).
- een verkennende vragenlijst aan raadsleden, zie tekstkader 1.
- een gesprek met raadsleden. Dit gesprek is 21 februari 2024 gehouden, zie tekstkader 1.

De interviews, de vragenlijst aan raadsleden en de sessie met de raad zijn verwerkt in de hoofdstukken 2 tot en met 8.

Tekstkader 1. Verkennende vragenlijst en sessie raadsleden

Verkennende vragenlijst raadsleden
Voor het startonderzoek is een verkennende vragenlijst gestuurd aan de raadsleden en fractievolgers. De vragenlijst is 16 keer ingevuld. Daarnaast heeft één persoon alleen de eerste vragen beantwoord. Wij gaan hierna uit van 16 invullers. De vragenlijst is ingevuld door:

- 15 raadsleden en 1 fractievolger (wij noemen in dit startonderzoek alle invullers raadsleden)
- 8 raadsleden die sinds de verkiezingen 2022 in de raad zitten en 8 die er al langer inzitten.
- 5 raadsleden die in Arnhem-Oost wonen of er hebben gewoond.

Vermoedelijk is de vragenlijst vooral ingevuld door raadsleden die een betrokkenheid bij het NPAO hebben. De beantwoording is niet representatief voor de hele gemeenteraad van Arnhem. De vragenlijst is vooral verkennend en heeft gediend voor de voorbereiding van de sessie met de raadsleden en voor de voorbereiding van de interviews.

Bijeenkomst met raadsleden 21 februari 2024
Aan de bijeenkomst namen 11 raadsleden deel, van 8 verschillende politieke partijen.
Op de bijeenkomst ging het om de discussie. De discussie is input voor dit onderzoek en is met name gebruikt in de paragraaf 'wat is de ruimte voor de raad?' waarmee een aantal hoofdstukken afsluit. Deze paragrafen zijn op hun beurt input voor het overkoepelend hoofdstuk 8 'governance'.

Het onderzoek is uitgevoerd van 1 december 2023 – 31 maart 2024. Documenten van na 31 maart 2024 zijn inhoudelijk niet meegenomen in dit rapport, tenzij de inhoud in een interview is besproken. Het bevindingenrapport is 25 april 2024 uitgezet voor feitencontrole. De feitencontrole is 30 mei 2024 afgerond.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de doelen en de start van het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid en op de doelen en de start van het NPAO. Dit hoofdstuk geeft de achtergrond van het programma.
In de hoofdstukken 3 tot en met 8 gaan we vervolgens in op de zes invalshoeken van het startonderzoek. De inhoud van de programmalijnen en de samenhang met het reguliere beleid in Arnhem bespreken we in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 gaan we in op de netwerkorganisatie en in hoofdstuk 5 op bewonersparticipatie. Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de middelen en bespreekt hoe het inzicht in de middelen van de gemeenteraad tot nu toe is. Hoofdstuk 7 schetst hoe de resultaten gevolgd gaan worden. Het laatste hoofdstuk gaat over governance en is daarmee overkoepelend over de andere hoofdstukken. Dit hoofdstuk geeft een overall analyse.

In ieder hoofdstuk hanteren we een opzet die er op hoofdlijnen als volgt uitziet:

- wat is er afgesproken voor het programma met de rijksoverheid? Dat wil zeggen waar moet het NPAO zich aan houden?
- hoe gaat Arnhem ermee om? Hoe heeft Arnhem het georganiseerd?
- wat zijn de ervaringen tot nu toe?
- wat is de rol van de raad tot nu toe? En wat is de ruimte die de raad heeft?

Hoe deze opzet in de hoofdstukken is verwerkt verschilt per hoofdstuk. De reden hiervoor is het karakter van de verschillende hoofdstukken. Bij het hoofdstuk over het volgen van de resultaten kunnen bijvoorbeeld nog niet alle vragen worden geantwoord, omdat dit onderwerp in de beginfase zit.
Ieder hoofdstuk beginnen we daarom met een kort overzicht van de vragen die aan bod komen in dat hoofdstuk.

Naar inhoudsopgave

Hoofdstuk 2. Doelen en start NPAO

Arnhem-Oost is een focusgebied van het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid. In paragraaf 2.1 schetsen we eerst kort wat het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid inhoudt. Wat is de aanleiding? Wat zijn de doelen? En wat voor afspraken zijn er gemaakt tussen de rijksoverheid en een focusgebied? Daarna staan we in paragraaf 2.2 stil bij de keuze voor Arnhem-Oost. Wat is de opgave voor Arnhem-Oost? In paragraaf 2.3 beschrijven we de ontwikkeling naar het gebiedsplan 'Arnhem-Oost zijn we samen'. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk gaan we in op de betrokkenheid van de raad in de fase tot en met de ontwikkeling van het gebiedsplan.

2.1 Doelen en start Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid

Start De rijksoverheid is zomer 2022 officieel gestart met het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid (NPLV). Dit gebeurde op een bijeenkomst in Schiedam. Ook bood de minister voor volkshuisvesting en ruimtelijke ordening (VRO) toen het NPLV aan de Tweede Kamer aan.

De *aanloop* van het NPLV is drie jaar. De eerste keer dat de rijksoverheid aangaf dat er wijken zijn die extra aandacht nodig hebben was in 2019. In dat jaar stuurde de minister twee brieven over het woonbeleid aan de Tweede Kamer.[3] Een onderdeel van deze brieven was verbetering van levens van inwoners in kwetsbare wijken. In maart 2020 stuurde de minister een vervolgbrief aan de Tweede Kamer waarin het NPLV wordt aangekondigd. Een lijst met gebieden was in de bijlage van de brief opgenomen. Arnhem-Oost was één van de gebieden.
Een reden voor de lange aanloop van het programma is dat januari 2021 het kabinet Rutte III demissionair wordt. Het duurde tot januari 2022 voordat het kabinet Rutte IV startte.[4] In juni 2022 startte het programma vervolgens officieel.

Aanleiding Een belangrijke aanleiding voor het NPLV is de leefbaarometer 2018.[5] De leefbaarometer is een instrument waarbij een inschatting wordt gemaakt van de leefbaarheid, zoals bewoners die ervaren. Het instrument doet dat op basis van allerlei kenmerken van gebieden – zoals criminaliteit en overlast, voorzieningen, woningvoorraad en bevolkingssamenstelling. De leefbaarometer laat zien dat de leefbaarheid verbetert in Nederland, maar niet in sommige kwetsbare wijken. Deze wijken blijven achter waardoor de kloof met de rest van Nederland groter wordt.
Het rijk heeft een aantal aanvullende onderzoeken naar deze wijken laten doen. Deze onderzoeken laten zien dat er in sommige wijken sprake is van *"een concentratie en stapeling van problemen op het gebied van onderwijs, werkloosheid, armoede (inkomen en schulden), gezondheid, de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, veiligheid en georganiseerde en ondermijnende criminaliteit."* (NPLV 2022, p. 7).

De *doelstelling van het NPLV* is *"de leefbaarheid en veiligheid van de meest kwetsbare gebieden in Nederland in 15-20 jaar tijd op orde te brengen en het perspectief van de bewoners te verbeteren."* (NPLV 2022, p. 14).

Deze doelstelling is vertaald in drie doelen:[6]

- het verbeteren van de fysieke leefomgeving
- het bieden van een beter perspectief
- het vergroten van de veiligheid

Deze drie doelen zijn vertaald in drie actielijnen. In tekstkader 2 hebben we de actielijnen opgenomen. De actielijnen 2, 3 en 4 sluiten aan op de bovenstaande doelen. De eerste actielijn gaat over de randvoorwaarden van het programma.

[3] Brief van de Minister van BZK van 22 februari 2019 en brief van 28 oktober 2019.
[4] De 15 burgmeesters van 16 focusgebieden hebben twee maal een appel gedaan op het rijk voor aandacht voor de focusgebieden: op 15 juni 2020 via het manifest: "*Kom op voor de meest kwetsbare gebieden, Urgente oproep 15 burgemeesters voor ondersteuning om tweedeling tegen te gaan"* en 26 mei 2021, *'Dicht de kloof'* Artikel van de burgemeesters van 15 gemeenten in het Algemeen Dagblad.
[5] Rigo Research en advies & Atlas voor gemeenten, 'leefbaarheid in Nederland 2018', 16 augustus 2019.
[6] Deze drie doelen worden ER-doelen genoemd. ER-doelen geven gewenste ontwikkelingen of eigenschappen aan: betER, meER, grotER enzovoort. De doelen zijn kwalitatief en daarom minder gemakkelijk meetbaar.

Tekstkader 2. Actielijnen NPLV

Actielijn 1 | We zorgen voor een integrale aanpak met duidelijke regie en een adequaat juridisch instrumentarium (samenhangende aanpak)

Beleidsinhoudelijke actielijnen
Actielijn 2 | We verbeteren slechte woningen en zorgen voor meer gemengde wijken (woningen en wijken)
Actielijn 3 | We zorgen ervoor dat meer bewoners kunnen meedoen in de samenleving (meedoen)
Actielijn 4 | We investeren in de preventie van jeugdcriminaliteit en vergroten de weerbaarheid van jongeren (veiligheid)

Opzet van het programma Het uitgangspunt van het NPLV is dat als problemen van mensen stapelen er meer nodig is dan het reguliere beleid. Kernwoorden zijn:

- een extra inspanning
- gebiedsgericht werken, dat wil zeggen een samenwerking van private en publieke actoren in een gebied
- een integrale aanpak, zoals 'ontschotting' van middelen
- een langdurige inzet. Het NPLV gaat uit van één generatie, dat wil zeggen vijftien tot twintig jaar.

Inzet van het rijk De opzet van het NPLV is dat de rijksoverheid bij al haar beleid telkens de vraag stelt of er iets extra's nodig en mogelijk is voor de focusgebieden. Het NPLV bestaat daarmee uit aanvullend beleid op regulier rijksbeleid. Zijn er extra middelen mogelijk? Kunnen de focusgebieden op een andere manier worden geholpen? Dat zijn vragen die het rijk voor de drie actielijnen stelt.
Een aanvullende vraag is of het beleid integraler kan voor de gemeenten met focusgebied. Het gaat dan om actielijn 1 van het programma '*We zorgen voor een integrale aanpak met duidelijke regie en een adequaat juridisch instrumentarium (samenhangende aanpak)'.* Een voorbeeld van integraler beleid is de regeling kansrijke wijk.[7] In deze regeling zijn zes regelingen gebundeld.

Afspraken met de focusgebieden Met de focusgebieden van het NPLV is een overeenkomst gesloten. In de overeenkomst staan afspraken voor het focusgebied. Kort samengevat gaat het om de volgende afspraken:

- commitment aan de drie doelen (het verbeteren van de fysieke leefomgeving; het bieden van een beter perspectief; het vergroten van de veiligheid).
- maatwerk per focusgebied. De drie doelen zijn breed en geven daardoor veel ruimte. Hierdoor kunnen gemeenten hun eigen doelen stellen.
- commitment aan een langjarige inzet voor 15-20 jaar.
- organiseren van een publiek-private alliantie onder voorzitterschap van de burgemeester.
- er is een onafhankelijk programmabureau.
- inwoners worden betrokken.
- de alliantie stelt een integraal gebiedsplan voor het focusgebied op.
- opzetten van monitoring van het programma. De lokale programma's worden ondersteund door een 'kennisinfrastructuur'.

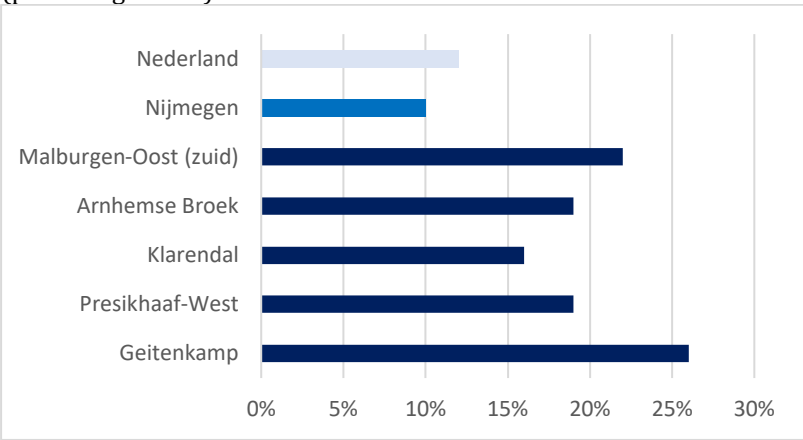
Een belangrijk verschil tussen het NPLV en eerder rijksbeleid[8] met vergelijkbare doelen met de focusgebieden is de lange looptijd (één generatie) van het NPLV. Het integraal werken is ook van belang, vooral omdat het doel van het NPLV heel breed is. Het gaat om een samenwerking van veel partners: de gemeente, privaatrechtelijke organisaties (corporaties, scholen, zorginstellingen enzovoort) én het rijk.

In paragraaf 2.3 van dit hoofdstuk gaan we in op het gebiedsplan. De andere afspraken bepreken we in de hoofdstukken 3 tot en met 7 van dit startonderzoek.

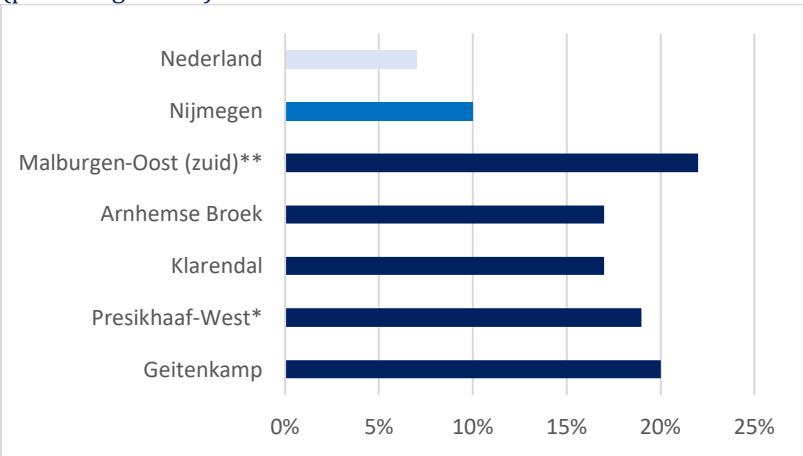
[7] Gemeenten verwijzen hier vaak naar met SPUK (specifieke uitkering) kansrijke wijk.
[8] Het grotestedenbeleid (1994 – 2002) had tot doel het wonen, werken en leven in 45 grote steden te verbeteren. In 2007 startte de Vogelaarwijken. In dat jaar werden de wijken geselecteerd. In deze wijken was een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen. Het rijk investeerde in deze wijken met als doel de problemen aan te pakken. Dit beleid duurde tot ongeveer 2010.

Naar inhoudsopgave

Figuur 1.a 18 t/m 30 jarigen zonder startkwalificatie
(percentage 2020)



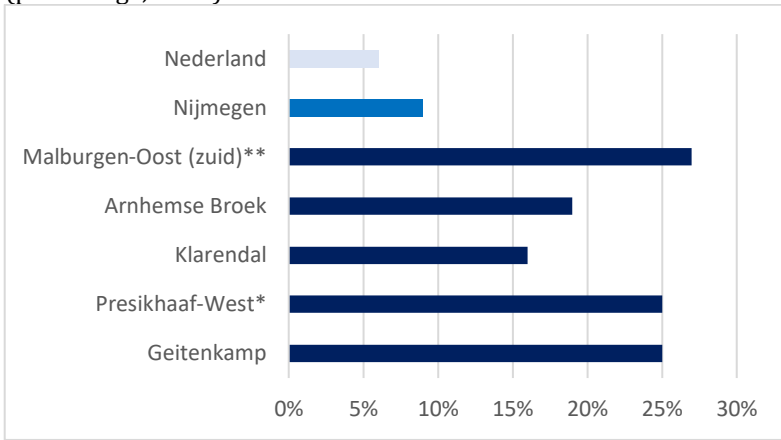
Figuur 1.b Huishoudens onder of rond sociaal minimum
(percentage 2021)



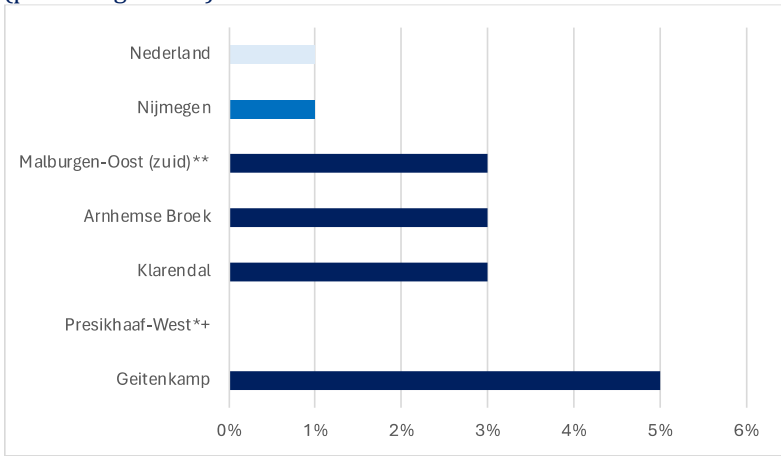
Bron: zichtopwijken, download 2 april 2024

** Presikhaaf is verdeeld in West en Oost. Hier is alleen West opgenomen.*
*** Malburgen – is in de database zichtopwijken in drie delen gesplitst. Alleen Malburgen-Oost (zuid) is hier meegenomen.*

Figuur 1.c Kinderen in bijstandshuishoudens
(percentage, 2021)



Figuur 1.d Jongeren verdacht van een delict (2021)
(percentage 2021)



+ er zijn geen cijfers voor Presikhaaf-West voor figuur 1.d.

2.2 Waarom Arnhem-Oost als focusgebied?

Keuze voor Arnhem-Oost Arnhem-Oost is één van de 20 focusgebieden. De keuze voor de focusgebieden is, zoals eerder aangegeven, onder andere gebaseerd op de leefbaarometer 2018. Gemeenten hebben het eigen focusgebied vervolgens afgebakend.
In Arnhem is de indeling Arnhem-Noord en -Zuid – boven en onder de rivier - gangbaar. Arnhem-Oost was geen term die bijvoorbeeld inwoners gebruikten. Er is een scheidslijn in Arnhem tussen Oost en West. In Arnhem-Oost wonen vooral mensen met lagere inkomens, in West met hogere inkomens. Deze scheidslijn tussen 'arm' en 'rijk' (Oost en West) is er zowel onder (Malburgen) als boven de rivier (Presikhaaf, Geitenkamp, Arnhemse Broek en Klarendal). Er zijn enkele delen in Arnhem-Oost die erbuiten vallen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de wijk Paasberg in Noord, of de wijk Kronenburg in Zuid die in Arnhem-Oost liggen. Ook zijn er bedrijventerreinen in Arnhem-Oost, zoals bij Arnhemse Broek.
De wijken Elderveld en Schuytgraaf in Arnhem-West – zijn voorbeelden van wijken die ook steeds meer te maken krijgen met achterstanden. Op basis van kenmerken in de leefbaarometer zijn ze niet meegenomen. Besloten is te focussen op Arnhem-Oost. Succesvolle acties kunnen vervolgens ook in andere wijken worden uitgerold. In paragraaf 3.2 gaan we hier verder op in.

Kenmerken Arnhem-Oost De wijken van Arnhem- Oost hebben achterstanden op onderwijs, leefbaarheid en veiligheid. Er zijn veel bewoners met lage inkomens. In figuur 1 laten we enkele scores van de vijf wijken zien. Daarbij hebben ook de cijfers voor Nijmegen en Nederland opgenomen om te kunnen vergelijken. We hebben voor Nijmegen gekozen, omdat Nijmegen in dezelfde regio ligt en geen focusgebied heeft.
Als we kijken naar de cijfers van de leefbaarometer (cijfers van 2020) voor de fysieke omgeving en voor wonen dan geven bewoners hun wijk de volgende score:

- Malburgen-Oost (Zuid): onvoldoende,
- Arnhemse Broek en Presikhaaf-West: zwak
- Geitenkamp: voldoende
- Klarendal: ruim voldoende.

In Nijmegen geven bewoners hun wijk gemiddelde een ruime voldoende en het Nederlands gemiddelde is een 'goed'.

2.3 Doelen en start NPAO

Ontwikkeling programma Het NPAO is in een aantal stappen ontwikkeld. In de begroting 2021 van de gemeente Arnhem gaat het voor het eerst over het programma. In die begroting staat: *"In sommige wijken staat de leefbaarheid meer onder druk dan in andere wijken. Deze buurten hebben extra aandacht nodig. Op plekken waar dit speelt, ontwikkelen we samen met bewoners en professionals een aanpak."* Dit leidde tot de motie (20M253) met daarin de vraag van de gemeenteraad aan het college om:

1. In nauwe samenwerking met de teams leefomgeving en een brede vertegenwoordiging van bewoners uit deze wijken een integraal, samenhangend maar beknopt lange termijn beleid te formuleren voor de Arnhem Oost Aanpak.
2. Dit beleid, inclusief concrete, meetbare doelen en de daarvoor benodigde middelen, uiterlijk in mei 2021 aan de raad aan te bieden.

Vervolgens is 18 mei 2021 het *'richtinggevend kader Arnhem-Oost (aanpak Arnhem-Oost)'* aan de raad aangeboden. In juli 2021 is de 'aanpak Arnhem-Oost' in de raad behandeld. Dit leidde tot discussie en vijf aangenomen moties. Het programma is in 2022 in uitvoering gegaan, vooral aan de hand van een aantal pilots en acties.
In 2023 is het programma verder ontwikkeld. Inhoudelijk zijn de programmalijnen ontwikkeld waar acties onder zijn geplaatst. Organisatorisch was de verdere ontwikkeling gericht op de alliantie. Dit leidde tot een gebiedsplan in juni 2023. Dit gebiedsplan is door de alliantie vastgesteld en naar de raad gestuurd.
April 2024 heeft de raad een uitvoeringsprogramma gekregen voor de jaren 2024-2027. Dit uitvoeringsprogramma is door de alliantie vastgesteld en ter kennisneming naar de raad gestuurd.

Doelen programma De 'aanpak Arnhem–Oost' en het gebiedsplan hebben een sterke inhoudelijke samenhang. In tekstkader 3 hebben we een overzicht van de doelen opgenomen. Kort samengevat focust het programma op het inhalen van achterstanden. De huidige generatie kinderen en jongeren staat daarbij voorop.

In hoofdstuk 3 gaan we verder op de afzonderlijke programmalijnen in.

Tekstkader 3. Overzicht doelen diverse documenten van het NPAO

Richtinggevend kader Arnhem- Oost (aanpak Arnhem-Oost), (18 mei 2021)
De hoofdambitie van de Arnhem-Oost-aanpak is dat iedere jongere in Arnhem-Oost dezelfde kansen heeft als elke andere jongere in Arnhem en Nederland. Daarvoor is een langjarige beweging nodig.
Het programma is opgezet aan de hand van vier ontwikkellijnen:
1. Bewoners voelen zich vrij, veilig en verbonden met elkaar in hun wijk, waar zij trots op zijn.
2. Alle jongeren kunnen zich ontwikkelen in een cultuur waarin de persoonlijke ontwikkeling centraal staat en alle bewoners zijn aan het werk als ze dat kunnen of doen mee.
3. Iedere bewoner kan rondkomen, en leeft gezond - zowel fysiek als mentaal.
4. Opgroeien en leven in kwalitatief goede woningen in een prettige en veilige openbare ruimte.

Uitvoeringsprogramma Arnhem – Oost 2022 (15 maart 2022)
De doelen voor de komende generatie zijn ambitieus, maar ook urgenter dan ooit. Doelen zijn onder andere: het aantal kinderen dat opgroeit in armoede moet drastisch afnemen; alle jongeren die de mogelijkheden hebben om een startkwalificatie te hebben, halen die ook; jongeren zijn gezond, zowel fysiek als mentaal, en maken minder gebruik van Jeugdzorg.

Gebiedsplan Arnhem–Oost en uitvoeringsagenda 2023 – 2027 (presentatie 15 juni 2023)
Het Nationaal Programma Arnhem-Oost heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf wijken (Presikhaaf, Malburgen, Geitenkamp, Het Arnhemse Broek en Klarendal) aan te pakken.

Het Nationaal Programma Arnhem-Oost werkt langs drie lijnen:
1. Opvoeden en Opgroeien (de pedagogische wijk)| Een kansrijke en inclusieve ontwikkeling voor ieder kind en iedere jongere ('min 10 maanden' tot 27 jaar)
2. Werk en Inkomen | Bestaanszekerheid voor ieder gezin en huishouden
3. Wonen en Leven | Leven in een duurzame woning en in een gezonde en veilige buurt

Uitvoeringsplan 2024 – 2026 (PM april 2024)
Verdere invulling van de drie lijnen uit het gebiedsplan met acties voor de komende drie jaar.

2.4 Betrokkenheid raad bij doelen en start NPAO

De 'aanpak Arnhem-Oost' is door de raad behandeld. Hierover was discussie. Het beeld dat hieruit naar voren komt is dat het draagvlak van het programma groot is bij de raad; de noodzaak staat niet ter discussie.
15 juni 2023 is het gebiedsplan gepresenteerd in een bijeenkomst. 14 september 2023 was er een informatiesessie met raadsleden over het gebiedsplan Arnhem–Oost. Over de bijeenkomst in september wordt door geïnterviewden gezegd dat deze goed werd gewaardeerd, maar niet druk was bezocht.

In de verkennende vragenlijst van dit startonderzoek hebben we raadsleden gevraagd: *"hoe goed kent u het nationaal programma Arnhem-Oost?"* De meeste raadsleden (59%) geven aan hun kennis een cijfer tussen de 6 en de 7,5. 23% geeft een hoger cijfer en 18% geeft de eigen kennis een onvoldoende.
Op de vraag *"waar kent u het nationaal programma Arnhem-Oost van?"* Gaf 59% aan van het gebiedsplan, 41% was op de informatieavond in september 2023 geweest en 24% gaf aan geïnformeerd te worden in gesprekken met betrokkenen. 12% geeft aan het programma nauwelijks te kennen. Hierbij dient benadrukt te worden dat de kennis van het programma bij de invullers van de vragenlijst waarschijnlijk groter is dan bij de niet-invullers.
In de sessie met raadsleden over dit startonderzoek werd aangegeven dat het lang stil was na het verschijnen van het gebiedsplan en de raadsinformatiesessie van september 2023. Ook was er een vraag om meer zicht te krijgen op de planning. Het gaat dan onder andere om de vraag wanneer de raad welke stukken krijgt en wat er dan van de raad wordt verwacht. Inmiddels is het uitvoeringsplan 2024 – 2026 naar de raad gestuurd en kan een informatieavond worden georganiseerd als de raad dat wenst.

Dit hoofdstuk is vooral een terugblik. We gaan in dit hoofdstuk daarom niet in op de ruimte voor de raad. In hoofdstuk 8 'governance' komen we terug op de frequentie waarmee de raad informatie krijgt, de communicatie hierover en de mogelijke rol van de raad bij de huidige en toekomstige plannen.

Naar inhoudsopgave

Hoofdstuk 3. Programmalijnen NPAO

In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag wat het NPAO inhoudt. Welk type beleids- en uitvoeringsacties zijn er? Hoe verhouden die acties zich tot het reguliere beleid van Arnhem? Bij deze vragen staan we in paragraaf 3.2 stil. In paragraaf 3.3 zoomen we in op de rol van de raad. Het NPAO en daarmee ook het gebiedsplan en de uitvoeringsplannen zijn van de alliantie. Wat betekent dat voor de raad? Welke stukken krijgt de raad? En welke ruimte heeft de raad bij het uitzetten van de beleidskaders?
We beginnen dit hoofdstuk met de vraag wat het landelijk beleid is voor het NPLV en wat dat betekent voor het NPAO.

3.1 De landelijk actielijnen

Inspanningsverplichting In tekstkader 2, in paragraaf 2.1, hebben we de actielijnen van het NPLV opgenomen. De actielijnen 2, 3 en 4 zijn beleidsinhoudelijk. Ze gaan kort samengevat over wonen, meedoen en veiligheid. Voor deze actielijnen is er regulier rijksbeleid. Met het NPLV heeft het rijk toegezegd, daar waar het van toepassing is en waar het kan, prioriteit te geven aan de focusgebieden; het rijk heeft een inspanningsverplichting. Behalve het reguliere rijksbeleid kan er daarom een extra accent worden gelegd of extra middelen beschikbaar worden gesteld voor de focusgebieden. De gemeenten met een focusgebied hebben eveneens een inspanningsverplichting. Ook gemeenten dienen bij beleid, waarvoor het relevant is, af te wegen of iets extra's voor het focusgebied nodig en mogelijk is.

Voor de volledigheid merken we op dat de kenmerken van de focusgebieden er al voor kunnen zorgen dat er relatief veel middelen naar de gebieden gaan. Bijvoorbeeld, als een kenmerk van de focusgebieden is dat er relatief veel woningen met een D tot en met F-energielabel staan, en er zijn maatregelen om woningen te verbeteren dan gaan relatief veel middelen naar deze woningen.

Overzicht van het rijksbeleid Figuur 2 geeft een overzicht van het rijksbeleid voor de focusgebieden tot en met 2023. In het overzicht zijn in de eerste kolom beleidsmaatregelen van de rijksoverheid opgenomen. Het gaat dan om regulier rijksbeleid. In de tweede kolom hebben we opgenomen welke specifieke rijksmaatregelen er voor de focusgebieden zijn. In de derde kolom hebben we aangegeven of de maatregel onderdeel uitmaakt van het NPAO of niet.
Kolom 2 van figuur 2 laat zien dat 'specifiek voor focusgebied' met name gaat om extra middelen voor een specifiek doel. De uitzondering is de regeling kansrijke wijk. Het bijzondere aan deze regeling is dat deze zes andere regelingen bundelt. Het doel hiervan is ontschotting, zodat beter integraal kan worden gewerkt. Deze bundeling van uitkeringen is er alleen voor gemeenten met een focusgebied. Andere gemeenten krijgen middelen via de diverse onderliggende specifieke uitkeringen.

Wel of geen NPAO? Uit figuur 2 blijkt dat van het rijksbeleid de middelen voor het volkshuisvestingsfonds, energiefixers (advies en hulp bij energiearmoede) en de regeling kansrijke wijk voor het NPAO worden ingezet. Het onderdeel school en omgeving van de regeling kansrijke wijk loopt in Arnhem via de scholen. In sommige andere focusgebieden lopen deze middelen via de gemeente.
De andere maatregelen maken geen onderdeel uit van het NPAO. Een voorbeeld hiervan zijn de regiodeals. De regiodeals, is voor een aantal focusgebieden van belang, maar voor andere focusgebieden niet of indirect. De gemeente maakt dan wel deel uit van bijvoorbeeld een regiodeal, maar niet specifiek voor het focusgebied. Dit is ook voor Arnhem het geval, zie figuur 2.
In paragraaf 3.2 gaan we in op de maatregelen die onderdeel zijn van het NPAO.

Naar inhoudsopgave

Figuur 2. Overzicht landelijk beleid in relatie tot de focusgebieden

Beleidsmaatregel	Positie focusgebieden	NPAO
Actielijn woningen en wijken		
Volkshuisvestingsfonds (VHF) herstructurering van het slechtste deel van de (particuliere) woningvoorraad in de meest kwetsbare gebieden, dat wil zeggen woningverbetering (renovatie en verduurzaming), transformatie van (commercieel) vastgoed naar woningen, sloop/nieuwbouw en inponding (verwerving voor herstructurering).	Alle gemeenten. Focusgebieden en grensgemeenten krijgen prioriteit	ja
Woningbouwimpuls (WBI) versnellen van de bouw, het vergroten van het aantal nieuwbouwwoningen in een project, of het vergroten van de betaalbaarheid van die woningen voor mensen met een middeninkomen.	Alle gemeenten. Afhankelijk van de woningbouwopgave	nee (middelen voor woningen rond Kronenburg)
Nationaal isolatieprogramma (NIP) Extra ondersteuning door gemeenten (lokale aanpak) van verhuurders van particuliere woningen en eigen initiatief woningeigenaren; energielabel: D, E, F en G.	Alle gemeenten. De focusgebieden leggen verbinding met de aanpak van het gebied.	nee, wordt ingezet voor heel Arnhem
Energiefixers (advies en hulp bij energiearmoede)	Een bedrag naar rato van het aantal energie-armoedewoningen in elke gemeente. Additionele middelen voor focusgebieden.	ja
Actielijn veiligheid		
Preventie met gezag; domein-overstijgende, gebiedsgerichte aanpak. - geïnvesteerd wordt in domeinen die samenhangen met de risico– en beschermende factoren voor jeugdcriminaliteit, zoals school, werk en inkomen en talentontwikkeling via jongerenwerk. - aanpak gericht op het versterken van het gezag in de wijk en de versterking van de jeugdstrafrechtketen.	De focusgebieden en acht andere gemeenten	nee; wordt ingezet voor heel Arnhem wel zijn er intensiveringen van onderdelen (VIOS en PIT) voor Arnhem-Oost.
Actielijn meedoen		
GALA aanpak van gezondheidsachterstanden op lokaal niveau voor onder meer sport en bewegen, gezondheidsbevordering, cultuurparticipatie en de sociale basis, met als dwarsdoorsnijdend doel het terugdringen van vermijdbare gezondheidsachterstanden.	Alle gemeenten. De focusgebieden kunnen voor de uitwerking van hun gebiedsplannen een beroep doen op het expertisecentrum Pharos.	nee (Arnhem doet mee aan GALA, maar er wordt geen gebruik gemaakt van de optie om een beroep te doen op Pharos).
Regeling Kansrijke wijk (SPUK Kansrijke wijk)		
1. Ontwikkeling van het jonge kind maatregelen om de kansengelijkheid in het funderend onderwijs te bevorderen	Gaat als één gebundelde SPUK naar de focusgebieden.	ja, De middelen school en omgeving zijn in Arnhem niet opgenomen in de Regeling Kansrijke wijk, maar worden via een subsidie van het rijk aan scholen verstrekt.
2. School en omgeving (verrijkte schooldag) buitenschools aanbod voor leerlingen tijdens hun basis- en middelbare schooltijd		
3. Preventie armoede en schulden aanpak van geldzorgen en de preventie van armoede en schulden voor inwoners		
4. Re-integratie gemeentelijke re-integratiedienstverlening aan inwoners		
5. Veerkracht en Weerbaarheid doel: gemeenten, professionals en maatschappelijke organisaties meer kennis en instrumenten in handen te geven, waarmee zij de		

Beleidsmaatregel	Positie focusgebieden	NPAO
veerkracht en weerbaarheid van individuen en groepen kunnen vergroten ten behoeve van de sociale stabiliteit		
6. Later toegevoegd door het rijk: gezonde leefomgeving; gezondheidsachterstanden in samenhang aanpakken.		
	€ 500.000 per jaar per focusgebied voor 2023 – 2025 voor het opzetten van het programmabureau	ja
Regiodeals (vijf tranches)	Een aantal regiodeals is voor gebieden waarbinnen een stedelijk focusgebied ligt.	nee (Regiodeal Arnhem-Nijmegen (Groene Metropoolregio))

3.2 De programmalijnen van het NPAO

3.2.1 Het NPAO op hoofdlijnen

Het NPAO heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in Arnhem-Oost aan te pakken. Het gebiedsplan kent daarvoor drie programmalijnen:

1. opvoeden en opgroeien; de pedagogische wijk
2. werk en inkomen; bestaanszekerheid voor ieder gezin en huishouden
3. wonen en leven; leven in een duurzame woning en in een gezonde en veilige buurt

Deze drie programmalijnen hebben ieder 10 acties. Deze acties worden ingevuld met activiteiten. In het uitvoeringsprogramma van april 2024 is per actie aangegeven welke activiteiten er zijn of worden ontwikkeld. In alle drie de programmalijnen is een aantal acties dat in gang is gezet en een aantal dat in het beginstadium van ontwikkeling is.

In *programmalijn 1. opvoeden en opgroeien* staan jongeren van min 10 maanden tot en met 27 jaar centraal. De programmalijn is gericht op preventie. De acties variëren van inzet voor 0-4 jarigen, zoals versterking van de voor- en vroegschoolse educatie (VVE)/peuteropvang, de rijke schooldag, waarbij het streven is dat kinderen van 8.00-17.00 vijf dagen per week naar school kunnen tot preventieve maatregelen rond middelbare scholen, zoals veilig in en om school, waarbij het gaat om het opvangen van signalen van risicovol gedrag van jongeren.

In programmalijn 2. werk en inkomen is de focus op financiële rust voor mensen, met de mogelijkheid voor daginvulling en voor perspectief. Acties zijn gericht op verminderen van schuldproblematiek, zoals het experiment Immerloo schuldenvrij, op het versterken van netwerken van bewoners, bijvoorbeeld door een gezin te koppelen aan een ander gezin. Ook de ontwikkeling van vaardigheden door opleidingen en taallessen maken onderdeel uit van deze programmalijn.

In *programmalijn 3. wonen en leven* staat prettig wonen centraal, waarbij het gaat om de woning, de straat, buurt en sociale samenhang. In deze programmalijn zijn acties rond verbeteren en verduurzamen van particuliere woningen opgenomen, evenals acties voor verbetering van de openbare ruimte, door meer groen, meer mogelijkheden voor bewegen, zoals in speeltuinen, voor ontmoeten, zoals in wijkcentra en tegengaan van verloedering, door bijvoorbeeld het opkopen van verwaarloosde panden.

Ambitie De drie programmalijnen hebben dus ieder een eigen ambitie met bijhorende acties en activiteiten. De lat ligt daarbij soms hoog, zoals bij de rijke schooldag waar het de ambitie is om een programma aan te bieden van 8.00-17.00 - en als het kan tot 20.00 - vijf dagen per week inclusief een schoolmaaltijd. Deze actie wordt werkenderwijs opgezet. Scholen zijn al begonnen met aanvullend aanbod. Werkenderwijs wordt ontdekt wat werkt en verbeterd kan worden. Gestart wordt in de Arnhem-Oost wijken. De ambitie van de gemeente is om uiteindelijk op alle Arnhemse basisscholen een rijke schooldag te introduceren.
De programmalijnen zijn zo opgezet dat de beleidsmaatregelen van het rijk erin passen, maar niet dominant zijn. Anders gezegd er is een inhoudelijk uitgangspunt per programmalijn, waarbij middelen worden gezocht en ingezet in plaats van andersom.

3.2.2 Relatie gemeentelijk beleid en de programmalijnen

Extra ten opzichte van regulier beleid Diverse acties zijn nauw verwant met regulier beleid. De rijke schooldag ligt bijvoorbeeld in het verlengde van een reguliere gemeentelijke taak, zoals buitenschoolse activiteiten, maar het is ook extra. Dit is in lijn met de afspraken met de rijksoverheid waarbij zowel het rijk als de gemeente een inspanningsverplichting hebben om iets extra's te doen voor de focusgebieden. Dat leidt tot de vragen: wat is regulier beleid en wat is specifiek voor Arnhem-Oost? Kan dat worden afgebakend? En is het belangrijk om het af te bakenen?

In het NPAO wordt uitgegaan van drie manieren waarop iets extra / aanvullend kan zijn:

- een intensivering van reguliere activiteiten. Zo zijn er acties als: 'meer kinderen, jongeren en volwassenen stimuleren om dagelijks binnen of buiten te bewegen en te sporten.' En 'meer opleidings- en leertrajecten.'
- een doorbraak, zoals bij onderwijshuisvesting. Voor de scholen in Arnhem-Oost kan anders met het aantal m² onderwijshuisvesting worden omgegaan. Het Integraal Huisvestingsplan (IHP) dat voorjaar 2024 door de raad wordt behandeld, biedt hier ruimte voor.
- innovatie, een voorbeeld hiervan is 'Immerloo schuldenvrij'. Het gaat bij deze activiteit om een experiment met een nieuwe aanpak. Schulden van bewoners worden versneld gesaneerd en waar nodig en mogelijk opgekocht.

Extra ten opzichte van gemeentelijk beleid Bij het extra kan het gaan om extra ten opzichte van gemeentelijk beleid, maar ook ten opzichte van het beleid van andere partners. Het gebiedsplan en het uitvoeringsplan is van de alliantie. Niet bij alle acties hoeft de gemeente te zijn betrokken. Wel lopen de meeste middelen via de gemeente, zie ook hoofdstuk 6. Dit betekent dat de gemeente vaak een rol heeft. Ook is de gemeente de enige partner in de alliantie die direct of indirect een rol heeft bij alle onderwerpen. De andere partners hebben de focus op een beperkt aantal taken, zoals wonen, bestrijden criminaliteit of onderwijs.

Als we naar programmalijn 1 opvoeden en opgroeien kijken dan zien we dat een aantal acties viel onder de pedagogische wijk. In de raadsinformatiebrief 'Voortgang en doorontwikkeling pedagogische wijk' van 11 oktober 2022 worden bijvoorbeeld de acties 'voorschool' voor 0-4 jarigen, de rijke schooldag, veilig in en om school (VIOS) en preventief interventie team (PIT) genoemd. Deze acties maken nu onderdeel uit van het NPAO. Daarbij is het van belang dat voorschoolse educatie en de rijke schooldag in het verlengde liggen van gemeentelijk beleid voor bijvoorbeeld peuterspeelzalen en buitenschoolse activiteiten. VIOS en PIT zijn onderdeel van het programma 'preventie met gezag'. Deze onderdelen zijn voor Arnhem-Oost geïntensiveerd.
Dit gemeentelijk beleid staat niet op zichzelf; voor alle acties zijn diverse (alliantie)partners van belang, zoals peuterspeelzalen, scholen, politie, welzijnsinstellingen en sportverenigingen. Iets vergelijkbaars geldt voor de programmalijnen 2 en 3. Ook daar liggen diverse acties in het verlengde van gemeentelijk beleid en wordt het gemeentelijk beleid veelal in samenwerking met meer partijen uitgevoerd.

3.2.3 Relatie met andere wijken

Er is dus een nauwe relatie tussen gemeentelijk beleid en het NPAO. Wat is de betekenis hiervan voor de andere wijken? De relatie kan er op twee manieren zijn. Enerzijds zijn er wijken waar het minder goed gaat met veel bewoners. Voor deze wijken is het mogelijk dat als activiteiten in Arnhem-Oost effectief zijn ze worden doorgezet naar deze wijken. Activiteiten kunnen breder worden ingezet en zijn niet onlosmakelijk aan het NPAO gekoppeld.
De interactie kan ook andersom. In Arnhem-Oost zijn relatief veel sociale huurwoningen. Andere wijken in Arnhem hebben relatief weinig sociale huurwoningen. In de woonvisie, vastgesteld door de raad op 27 maart 2024, is opgenomen dat het aandeel sociale woningbouw moet groeien, dit omdat de vraag naar sociale woningbouw groot is. Verder is in de woonvisie opgenomen: *"Om de tweedeling in de stad te verkleinen en het aanbod van sociale huur aan de West- en Noordkant te vergroten, gaan we in de toekomst extra sturen op sociale woningbouw in deze delen van de stad. In zes van de vierentwintig wijken kiezen we voor hoge percentages sociale huur bij nieuwbouwprojecten. In deze wijken gaan we zelf actief (potentiële) woningbouwprojecten van de grond proberen te krijgen, zie ook deze raadsbrief."* (raadsvoorstel Woonvisie Arnhem 2024-2028/2034, p. 3.).

3.3 Wat is de ruimte voor de raad?

De gemeenteraad van Arnhem heeft de afgelopen jaren diverse raadsbrieven of raadsvoorstellen gekregen voor acties van de programmalijnen van het NPAO. Dit met de kanttekening dat de acties niet altijd al onder het NPAO vielen. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- raadsvoorstellen over het volkshuisvestingsfonds en de cofinanciering.
- raadsbrieven over 'Voortgang en doorontwikkeling pedagogische wijk', (11 oktober 2022), 'Rijke schooldag en Aanpak gezonde schoolmaaltijden pedagogische wijk', (13 december 2022)

Ook is er regulier beleid waarin wordt gewogen of inspanningen in relatie tot Arnhem-Oost mogelijk zijn. Dat is bij de woonvisie gebeurd, zie de vorige paragraaf. Ook in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (IHP), vastgesteld door de raad op 27 maart 2024, wordt rekening gehouden met Arnhem-Oost. Dit gebeurt door de prioriteringslijst in het IHP. *"Deze lijst is tot stand gekomen door de kwalitatieve analyse van de gebouwen, gekoppeld aan de kwantitatieve vraag en de maatschappelijke situatie, bijvoorbeeld in Arnhem-Oost waar de scholen voor hun specifieke opgave extra huisvestingsmeters ter beschikking kunnen krijgen. "* (Raadsvoorstel IHP 2024-2039,p. 6). Ook is aangegeven dat de inzet van extra middelen voor scholen in Arnhem-Oost bedoeld is voor leerlingen met achterstanden en om de schoolgebouwen het middelpunt van de wijk te laten zijn met voorzieningen die bijdragen aan een gezonde toekomst van onze kinderen. Waar het speelplein ook na schooltijd gewoon beschikbaar is voor buurtkinderen (voorwoord IHP, p. 5).

De raad wordt op deze manier betrokken bij het gemeentelijk aandeel in het NPAO. Aanvullend kunnen er overwegingen en/of inzichten zijn die ook voor de raad van belang zijn. Het gaat bijvoorbeeld om punten die zijn genoemd bij de beantwoording van de vragenlijst en/of in de raadssessie: Hoe voer je echt integraal beleid? Zodat sociaal en fysiek samen gaan? Hoe worden acties vanuit het NPAO ervaren? Wat is bijvoorbeeld een criterium om de acties breder in te zetten of af te bouwen?

Om de relatie tussen bijvoorbeeld regulier beleid en het NPAO te kunnen leggen is het nodig inzicht te hebben in de samenhang. Een vraag is hoe de raad zicht op de relatie tussen NPAO – in het bijzonder het gemeentelijke deel van het programma – en ander beleid kan krijgen. In de sessie met raadsleden is hierover verkennend gesproken. De volgende mogelijkheden kwamen naar voren:

Raadsvoorstellen: het is een optie om op raadsvoorstellen een vakje op te nemen 'relatie met NPAO'. Bij ieder onderwerp wordt dan de relatie aangegeven, bijvoorbeeld het betreft regulier beleid, maar het is ondersteunend aan het programma. Als er geen relatie is kan dat uiteraard ook worden aangegeven.
Er was enige twijfel in de sessie over deze optie, omdat de ervaring is dat dit snel verwatert. Het wordt plichtmatig. Daar staat tegenover dat het kan helpen iedereen scherp te houden.

Raadswerkgroep of klankbordgroep: er was discussie over de vraag of een raadswerkgroep wenselijk is. Het voordeel is dat een aantal raadsleden dan intensiever betrokken is. Dat kan handig zijn, omdat het om veel informatie gaat. Een klankbordgroep zou ook kunnen; dat is een lossere wijze van organiseren, dan kunnen meer raadsleden zich informeren op een minder intensieve manier. Ook zou het gecombineerd kunnen met een jaarlijkse dag in Arnhem-Oost waar raadsleden op een compacte manier kunnen worden bijgepraat en acties ook zichtbaar kunnen worden.
Een aandachtspunt bij de overwegingen voor een raadswerkgroep of klankbordgroep is dat het NPAO langlopend is en er een goede overdracht naar nieuwe raadsleden moet zijn.

Ook werd genoemd dat beleidsinformatie op een website handig zou kunnen zijn. Raadsleden kunnen dan kijken hoe het ermee staat.
Tot slot, benadrukten aanwezige raadsleden dat er ook voor moet worden gewaakt dat de organisatie niet teveel wordt belast, evenals dat er geen informatie overload voor raadsleden is.

Naar inhoudsopgave

Hoofdstuk 4. Samenwerkende partners NPAO

Bij het Nationaal programma Arnhem-Oost zijn veel partijen betrokken. Hoe werken zij samen? Wie doet wat? Wie spreekt wie aan? En wat is de rol van de gemeente daarbij? Op deze vragen gaan we in dit hoofdstuk in. We beginnen met de alliantie, het alliantieoverleg en de programmaorganisatie (paragraaf 4.1). In paragraaf 4.2 gaan we in op de rol van de gemeente, zowel bestuurlijk als ambtelijk. In de laatste paragraaf (4.3) kijken we naar de rol van de raad. Wat is die tot nu toe? En wat is de ruimte voor de raad?

De paragrafen hebben telkens de indeling: Wat is er afgesproken met de rijksoverheid? Hoe is het in Arnhem georganiseerd? Wat zijn de ervaringen?

4.1 De alliantie en de programmaorganisatie

4.1.1 Wat is afgesproken?

Alliantieoverleg Eén van de afspraken in het NPLV is dat er voor het focusgebied een alliantieoverleg is. Aan het overleg nemen de betrokken lokale partijen deel. Het rijk – dat is één van de betrokken ministeries - neemt ook deel aan het overleg. Het overleg is onder leiding van de burgemeester. Het doel van het alliantieoverleg is het bevorderen van integraal werken, onder andere door het vaststellen van het gebiedsplan.

Programmaorganisatie Er is binnen het NPLV ook afgesproken dat er een programmaorganisatie is. Doelen van deze organisatie zijn onder andere: samenwerken stimuleren, dwarsverbanden leggen, het uitwerken van de doelen en ambities van het gebiedsplan in concrete acties en projecten en het zorg dragen voor de uitvoering.
De programmaorganisatie moet volgens het NPLV onafhankelijk zijn. Wat onafhankelijk inhoudt is landelijk niet bepaald. Onafhankelijk wil dus (vooralsnog) niet zeggen dat er een aparte juridische organisatie moet zijn.

4.1.2 Hoe is de alliantie en programmaorganisatie voor het NPAO georganiseerd?

Partners in de alliantie Voorjaar 2024 bestaat de alliantie uit ongeveer 70 alliantiepartners. Een voorwaarde om een partner te kunnen zijn is onder andere actief zijn in Arnhem-Oost. Er melden zich regelmatig partijen die partner willen worden. De opzet is dat de alliantiepartners twee keer per jaar samenkomen om de voortgang van het NPAO te bespreken.

Figuur 3. Overzicht van de partners in de alliantievertegenwoordiging
(31 maart 2024)

Alliantievertegenwoordiging
Gemeente Arnhem; de burgemeester (voorzitter)
Gemeente Arnhem: coördinerend wethouder
Christelijke onderwijsgroep
HAN university of applied sciences
Politie Gelderland-Midden
Presikhaaf University
Rabobank
Rijksoverheid
UWV-werkbedrijf
VNO-NCW midden
Woningbouwcoöperatie volkshuisvesting
Een plek is nog open

Alliantievertegenwoordiging Vanaf de start van de ontwikkeling in 2021, zijn partners betrokken geweest en was er overleg. Vervolgens is in een aantal stappen meer structuur gebracht in de samenwerking en de vorming van de alliantie. Daarbij is er gekozen voor een alliantieoverleg in de vorm van een alliantievertegenwoordiging. Deze vertegenwoordiging bestaat uit 12 deelnemers. De opzet van deze vertegenwoordiging is dat de burgemeester, de coördinerend wethouder en het rijk deelnemen, evenals drie vertegenwoordigers per programmalijn (negen in totaal). De vertegenwoordigers zijn zo gekozen dat ze geen directe financiële belangen bij het programma hebben. Partners met een grote mate van financiële

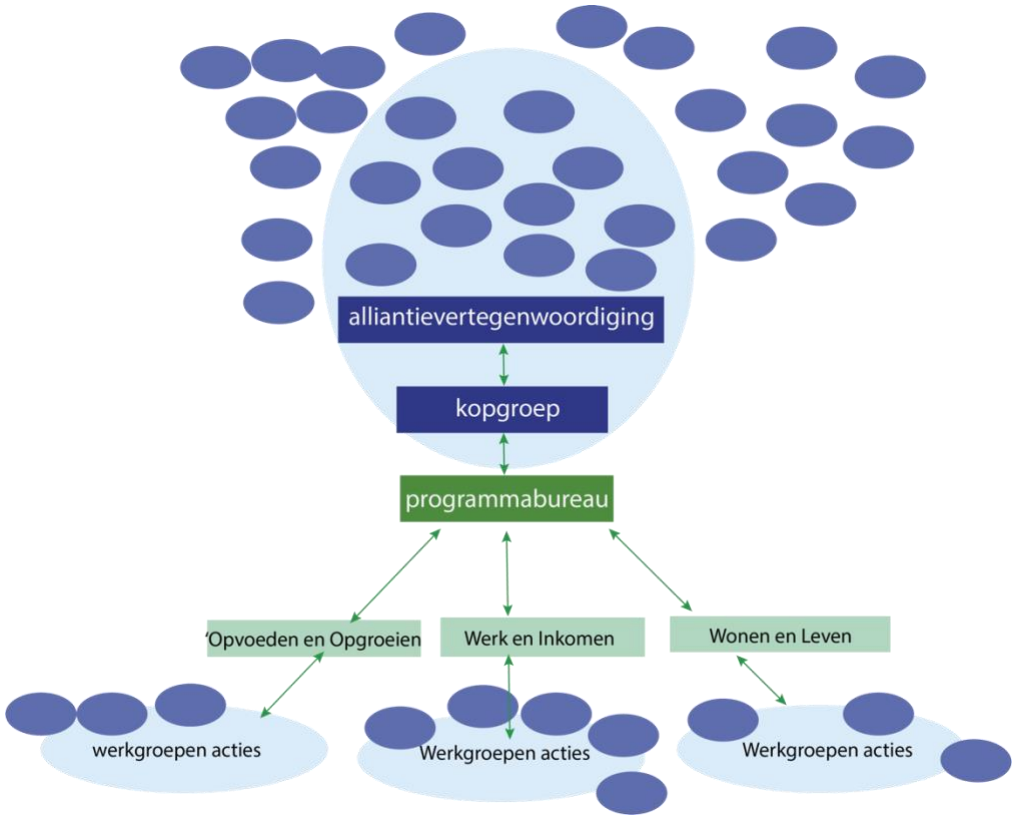
afhankelijkheid van de gemeenten zijn geen vertegenwoordiger. Een deel van de vertegenwoordigers vertegenwoordigt ook andere partners. Zo zijn er drie woningcorporaties actief in Arnhem-Oost. Eén van hen neemt aan de alliantievertegenwoordiging deel.
Voorjaar 2024 komt de alliantievertegenwoordiging voor het eerst bij elkaar. In figuur 3 hebben we de alliantievertegenwoordiging opgenomen.
De taken van de alliantievertegenwoordiging zijn: het bepalen van de richting en de plannen van het programma, adviseren over onderwerpen die extra aandacht behoeven in Arnhem- Oost en toezicht houden op de voortgang van het programma. De opzet is dat de alliantievertegenwoordiging zo'n vier keer per jaar bij elkaar komt.

Kopgroep Uit de alliantievertegenwoordiging wordt het dagelijks bestuur gekozen. Dit dagelijks bestuur bestaat uit vijf deelnemers. De burgemeester is de voorzitter. De coördinerend wethouder is deelnemer. Daarnaast is er één deelnemer per programmalijn.
De kopgroep is verantwoordelijk voor het uitwerken van de koers, de begroting en de samenwerkingsafspraken. Zij zijn de opdrachtgever van het programmabureau. De kopgroep komt 8 à 10 keer per jaar bij elkaar.

Figuur 4 geeft een overzicht van de organisatie van het Nationaal programma Arnhem-Oost.

Programmaorganisatie Het programmabureau bestaat uit een directeur, de programmamanagers voor de drie programmalijnen en enkele fte's voor communicatie, kennisdelen en kennisstructuren.
Het programmabureau is voorjaar 2024 volledig bemenst en heeft zijn intrek genomen in een eigen locatie in Malburgen. Het programmabureau wordt gefaciliteerd door de gemeente en is vooralsnog geen zelfstandige juridische entiteit. Een van de vragen voor de komende jaren is welke organisatievorm en bijhorende rechtsvorm het meest passend is voor het programmabureau en de alliantie.
De keuze voor de organisatievorm is complex, omdat het om publieke en private partners gaat, waarbij een groot deel van de middelen wordt verstrekt via het rijk aan de gemeente. Dit betekent dat er bij het aanvragen van de middelen, de wijze van uitvoeren (aanbestedingsregels) en bij de verantwoording moet worden voldaan aan regels van het rijk en de

Figuur 4. Organisatie NPAO



uitwerking ervan binnen de gemeente, zoals raamovereenkomsten van de gemeente.

Uitvoering van de acties van het NPAO Zoals in paragraaf 3.2 beschreven kent het NPAO drie programmalijnen met ieder tien acties. Het doel is dat iedere actie een trekker of 'eigenaar' heeft die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Deze eigenaren zijn werkzaam bij of voor een van de partners en

zijn dus niet in dienst van het programmabureau. Vooralsnog zijn de meeste eigenaren van acties werkzaam bij de gemeente, zie verder paragraaf 4.2. Afhankelijk van de actie is er ook sturing door een werkgroep of stuurgroep.

4.1.3 Ervaringen met de alliantie en programmaorganisatie

Ervaringen met de alliantie De alliantievertegenwoordiging moet bij het afronden van dit onderzoek nog starten. Er is afgelopen jaren wel gewerkt aan betrokkenheid van alle partners in het gebied. Wat zijn de ervaringen daarover tot nu toe?
In de eerste plaats wordt in diverse interviews genoemd dat er een enthousiasme is bij betrokken partners; betrokkenen zien kansen om iets voor elkaar te krijgen, om door te pakken. Er is breed commitment in de stad. Het geeft een boost aan de wijken. Er wordt aan gewerkt om het anders te doen; er is een beweging op gang gekomen.
In de tweede plaats is er de vervolgvraag: wat gaan de partners doen? Hoe kan de capaciteit, geld en commitment worden vergroot? En wat kan er gezien bijvoorbeeld de budgetten en/of personeelstekorten van partners? Daarbij is het van belang dat het ook gaat om anders werken. Het gaat om meer dan geld. Het gaat ook om de kwaliteit van de uitvoering en om samenwerking. Een aandachtspunt daarbij is dat er oog moet zijn voor wijkorganisaties; deze organisaties waren er al en moeten verder in hun kracht worden gezet.

Ervaringen met het programmabureau Het programmabureau is voorjaar 2024 pas voltallig. Over het programmabureau wordt aangegeven dat de pluspunten zijn dat ervoor wordt gezorgd dat acties zijn geborgd en er verbindingen zijn tussen de partners, waarbij iedereen zijn eigen rol kan pakken. Door de structuur van het programma – de drie programmalijnen – is het duidelijker waar de acties aan bijdragen, is er meer integraliteit en slagkracht.
Als nog te ontwikkelen punten wordt vooral genoemd: meer uitdragen wat er gebeurt, ervoor zorgen dat er nog meer eenheid is. Iedereen vertelt hetzelfde verhaal, maar heeft ook iedereen dezelfde beelden?

4.2 De gemeente in de alliantieorganisatie

4.2.1 Wat is afgesproken over de rol van de gemeente?

Over de rol van de gemeente is afgesproken dat de gemeente één van de partners in de alliantie is – dus gelijk is aan de andere partners.
Landelijk is afgesproken dat de burgemeester de voorzitter is van het alliantieoverleg. Dit vanwege de aard van de functie van burgemeester en de statuur. In het landelijke programma is opgenomen dat het voorzitterschap van de burgemeester, zowel van belang is *"voor de verbinding met de maatschappelijke partners in het gebied, als ook voor het borgen van een langjarige doorlooptijd van het programma, die niet onderhevig is aan de 4-jaren cyclus van de gemeentepolitiek of een kabinetsperiode; de burgemeester als boegbeeld en 'beschermheer/vrouw' van het programma."* (NPLV, p. 41).

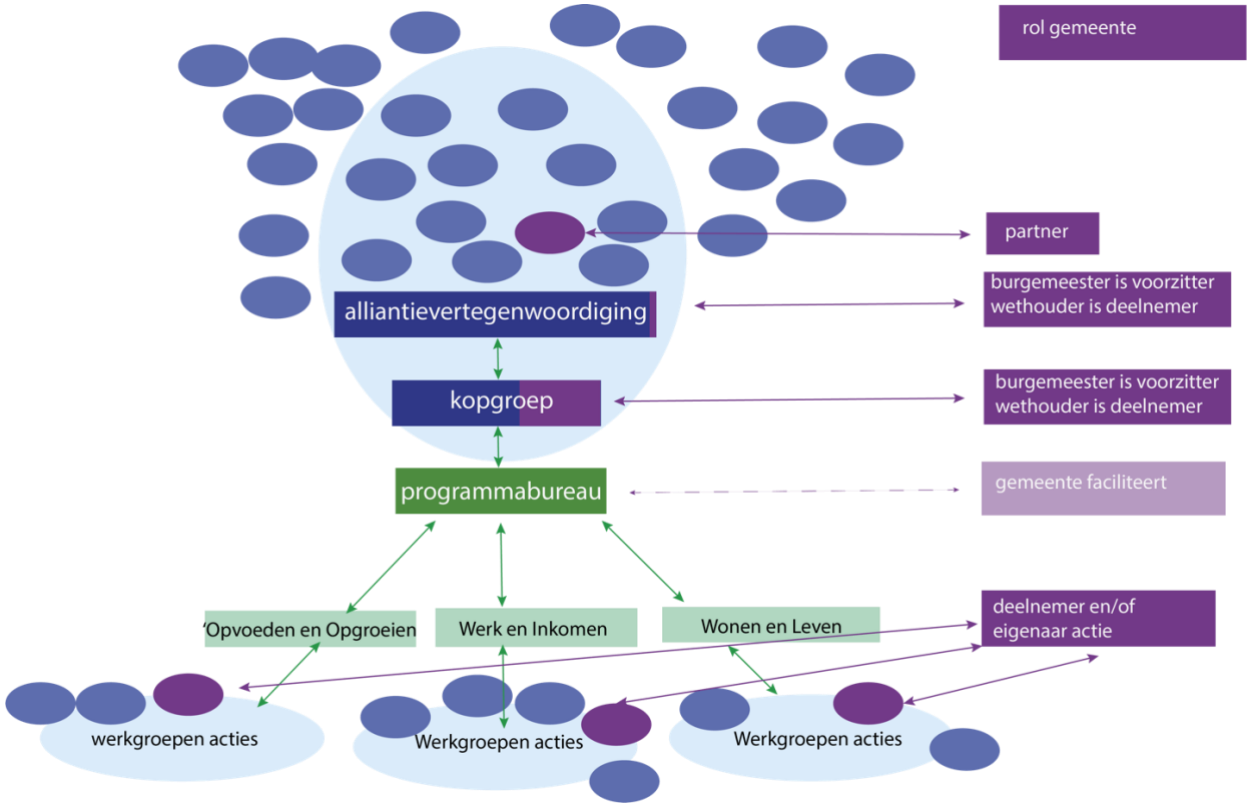
Verder is bepaald dat het programmabureau onafhankelijk is, dus ook onafhankelijk van de gemeente. De middelen lopen echter grotendeels via de gemeente (zie ook hoofdstuk 6).

4.2.2 Hoe is de rol van de gemeente georganiseerd in het NPAO?

Rol burgemeester In Arnhem is de burgemeester de voorzitter van de alliantievertegenwoordiging en van de kopgroep. De burgemeester is ook het boegbeeld van het programma; hij zet zich in voor het NPAO, waardoor draagvlak wordt gecreëerd.

Coördinerend wethouder Na de verkiezingen van 2022 heeft het nieuwe college ervoor gekozen de inzet van de gemeente te laten lopen via een coördinerend wethouder. De coördinerend wethouder zit in de alliantievertegenwoordiging en de kopgroep en kan daar aangeven wat de inzet van de gemeente is. In die zin stuurt de wethouder, met de andere partners in de overleggen, het programmabureau aan in relatie tot het NPAO. Coördineren houdt in: zorgen voor de structuren en de lijnen en zorgen dat de neuzen dezelfde kant op staan; het samen doen. Daartoe hoort ook het uitdragen van een andere manier van werken, zoals de wijk ingaan, naar bijeenkomsten gaan en dergelijke.

Figuur 5. Rol van de gemeente in de programmaorganisatie



Programmaorganisatie gemeente Het NPAO is ook een stadsprogramma binnen de gemeente Arnhem. Er is daarom een programmastaf van de meest betrokken wethouders. Ook is er een programmamanager voor het NPAO. Op dit moment wordt de functie van programmamanager voor het NPAO binnen de gemeente vervuld door de kwartiermaker voor het programmabureau. De gemeente is de grootste partner en trekt veel van de acties. Het kost tijd om het programma, zowel inhoudelijk als organisatorisch op te zetten en vorm te geven. Er is voor gekozen om te beginnen het programma vanuit de gemeente op te zetten en daarna te bezien wat de toekomstige organisatievorm zou kunnen zijn.

Complexiteiten Het NPAO goed inbedden in de gemeentelijke organisatie is complex, omdat het NPAO langlopend is en integraal en aanvullend is. Ook zijn er ontwikkelingen in de organisatie die van belang zijn voor het gemeentelijk deel van het NPAO. Het gaat dan om:

- het opnieuw vormgeven van de relatie tussen stadsprogramma's en de lijnorganisatie. In de vorige coalitieperiode was de organisatie zo

opgezet dat alle medewerkers in een stadsprogramma zaten. Zomer 2022 is opnieuw bepaald wat programma's zijn en wat niet. Dit leidt tot een andere manier van werken.
- het organisatorisch anders inbedden van de teams leefomgeving. De koersnota van september 2022 is de basis om de wijze van bekostiging van de teams anders vorm te geven. De teams krijgen dan alleen middelen voor wat wijkspecifiek is.[9] Los daarvan is het zoeken naar wat de relatie is tussen de teams leefomgeving in de relevante wijken en het NPAO.

Een andere complexiteit voor de gemeentelijke organisatie is dat er met veel partners wordt samengewerkt. Het NPAO is een vorm van netwerksturing. Dat is op complex. Delen van het netwerk waren er al en krijgen nu op net wat andere wijze vorm.

Organisatiewijze Inmiddels is er, zoals in paragraaf 4.1 geschetst, een organisatiewijze ontwikkeld met als doel dat er een eigenaar per actie is of komt. Voor iedere actie is dan iemand verantwoordelijk. Het verschilt per actie wie dat is. Het kan een wijkmanager zijn, een beleidsadviseur, een externe, een projectleider enzovoorts.
De afdelingen worden bij de acties betrokken. Daarbij geeft de indeling in eenmalige, tijdelijke en structurele acties duidelijkheid over de inzet:
- eenmalig is bijvoorbeeld een speeltuin renoveren
- tijdelijk is bijvoorbeeld het inzetten van extra jongerenwerkers bij scholen met een lerarentekort. Die actie is er tot het lerarentekort is opgelost.
- structureel is bijvoorbeeld dat kinderen van 8.00-17.00 naar school kunnen.

In figuur 5 hebben we aan figuur 4 de rol van de gemeente bij de organisatie van het NPAO toegevoegd.

4.2.3 Ervaringen met de rol van de gemeente in het NPAO

Uit de interviews blijkt dat de burgmeester zich sterk inzet voor het NPAO en hiermee veel draagvlak creëert. Hetzelfde geldt voor de coördinerend wethouder en het college.
Uit de interviews blijkt ook dat de organisatie aandacht vergt. Geïnterviewden geven aan dat het doel, inhoud en draagvlak hiervoor in de stad er zijn, maar dat de grote vraag is hoe het programma te organiseren, in het bijzonder in de gemeente.
De wijze van organiseren is niet voor iedereen een probleem. Voor diverse onderwerpen sluiten de doelstelling van de gemeente en het NPAO op elkaar aan, waarbij het programma een ondersteunende en versterkende rol heeft.
Zoals in paragraaf 4.2.2 aangegeven is er voorjaar 2024 inmiddels een organisatiewijze vormgegeven. Bij het afronden van dit startonderzoek is het nog te vroeg om de ervaringen hierover mee te nemen.

4.3 Wat is de ruimte voor de raad?

Wat is afgesproken? De gemeente neemt deel aan de alliantie van het NPAO. De alliantie is een publiek-private samenwerking met de gemeente als één van de partners. Over de rol van de raad in de alliantie is in het NPLV niets specifieks afgesproken. Dit betekent dat de raad zijn traditionele rol heeft. De raad heeft de kaderstellende en controlerende rol ten opzichte van het college. Het college, dat is de coördinerend wethouder en de burgemeester, heeft een rol in de alliantie. De raad kan met het college in gesprek over het NPAO en de alliantie.

Hoe heeft Arnhem de rol van de raad in het NPAO georganiseerd? De raad heeft in 2021 de aanpak Arnhem-Oost vastgesteld. Vervolgens heeft de raad diverse raadsinformatiebrieven ontvangen over onderwerpen met een raakvlak met het NPAO, zoals de rijke schooldag, het IHP en het volkshuisvestingsfonds (zie paragraaf 3.3).
De lijnen naar de alliantie lopen voor de raad via het college. Daarnaast waren er in 2023 twee bijeenkomsten over het NPAO. Op de eerste avond (15 juni

[9] In de huidige systematiek hebben de teams leefomgeving een groot budget, maar een deel daarvan wordt teruggemandateerd naar de stedelijke programma's. In de nieuwe opzet krijgen de teams alleen de middelen waarover ze zelf kunnen beslissen over de inzet. Terugmandateren is dan niet meer nodig.

2023) heeft de programmadirecteur het gebiedsplan gepresenteerd. De tweede avond (14 september 2023) was een raadsinformatiesessie.

Ervaringen met de rol van de raad in het NPAO In de vragenlijst aan de raadsleden was onder andere een vraag opgenomen of de raad zijn rol en positie ten opzichte van de alliantie zou moeten bepalen. Het merendeel van de invullers van de vragenlijst vindt dat de raad dat moet doen. Kanttekeningen die daarbij werden gemaakt zijn dat de raad in een samenwerking niet overal op kan sturen en dat er een grote afhankelijkheid is van Den Haag voor deze samenwerking.

In de bijeenkomst met raadsleden over het NPAO is de vraag voorgelegd welke rol raadsleden willen vervullen, bijvoorbeeld die van strateeg (stip op de horizon) of prioriteitsteller. Raadsleden gaven aan dat ieder raadslid zijn eigen rol kan kiezen. De rollen zijn dan verdeeld. Diversiteit van de rollen heeft de voorkeur boven allemaal een vergelijkbare rol.
Op de bijeenkomst bleek ook dat één van de grote vragen voor de raad is het zoeken van een balans tussen enerzijds afstand houden, want het gaat om de samenwerking, en anderzijds beslissingen nemen over het gemeentelijk aandeel. Daarbij speelt mee dat betrokkenheid van de raad bij het NPAO van belang is, omdat het om een belangrijk, groot en langlopend programma gaat.

Formele kaders voor de rol van de raad in een netwerksamenwerking zijn er niet. Er zijn wel andere netwerken, zoals de Groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Aan deze samenwerking nemen 18 gemeenten deel via een bestuursakkoord. Bij die samenwerking gaat het om overheden. Het NPAO is een publiek-private samenwerking.

De ruimte die er voor de raad in ieder geval is, is een aantal keer per jaar, bijvoorbeeld twee keer, een informatieavond met de programmadirecteur, al dan niet samen met alliantiepartners. Een of twee keer per jaar een document met een terugblik en/of vooruitblik is ook een optie. Het uitvoeringsplan 2024-2026 kan worden gezien als een start hiervoor. Deze documenten kunnen worden besproken op de informatieavonden. In hoofdstuk 8 over governance gaan we hier verder op in.

Hoofdstuk 5. Bewonersparticipatie

Het NPAO is er voor de bewoners van Arnhem-Oost. Hoe worden zij bij het programma betrokken? Hoe worden bewoners geïnformeerd over het programma? Hoe worden ideeën opgehaald? Hoe worden bewoners gestimuleerd actief te zijn het programma? In paragraaf 5.1 gaan we hier op in. In paragraaf 5.2 staan we vervolgens stil bij de vraag welke ruimte de gemeenteraad hierbij heeft.

5.1 Bewonersparticipatie in het NPAO

Wat is er afgesproken? In het NPLV is opgenomen dat bewoners centraal staan. In het gebiedsplan moet worden aangegeven 'hoe en waarbij' bewoners worden betrokken. Dat er bewonersparticipatie is, is een verplichting. Hoe bewoners worden betrokken is aan de alliantie.

Hoe heeft Arnhem bewonersparticipatie in het programma georganiseerd?
Algemeen Vanuit het NPAO wordt gewerkt aan communicatie in het algemeen via de website en een nieuwsbrief. Ook is het programmabureau, sinds voorjaar 2024, gevestigd in Malburgen.

Bewonersbijeenkomst Bewoners betrekken in de zin van input ophalen is in een beginfase. In Klarendal zijn bewoners actief. Deze bewoners hebben zich bij het programma gemeld in 2023. Vervolgens hebben ze een bijeenkomst georganiseerd in het Posttheater. De actieve bewoners zijn de deuren af geweest om mensen voor de bijeenkomst te vragen. In die bijeenkomst zijn initiatieven uit de wijk opgehaald.

Acties programmalijnen De actiefste inzet op bewonersparticipatie loopt via de acties in de programmalijnen. Dit gebeurt op hoofdlijnen op twee manieren:

- netwerken met en voor bewoners opbouwen
- instanties toegankelijker maken voor bewoners.

In programmalijn 1 opvoeden en opgroeien wordt er bijvoorbeeld door jongerenwerkers gewerkt aan netwerken. De jongerenwerkers leren kinderen kennen. Ook via de rijke schooldag komt er zicht op kinderen en hun vragen. Netwerken gebeurt ook als ouders kinderen wegbrengen. Een gesprekje op zo'n moment kan bijvoorbeeld leiden tot een vraag om extra zorg.

Onderdeel van programmalijn 2 werk en inkomen is onder andere het streven naar een domeinoverstijgende frontoffice. Algemeen beleid van Arnhem, zoals onder andere de 'goed geregeld Arnhem loketten', zijn ook van belang. Het streven is dat er bijvoorbeeld loketten in buurthuizen in Arnhem komen waar een goede intake is en naar de totaalproblematiek wordt gekeken.
In programmalijn 2 zijn onder andere acties voor netwerkvorming van bewoners opgenomen. Het gaat dan om de actie buurtsupport. Bij deze actie gaat het om gezinnen met kinderen met beginnende problemen. Deze gezinnen worden gekoppeld aan andere gezinnen. Dit koppelen houdt in dat er bijvoorbeeld een keer in de week samen wordt gegeten of dat er een mogelijkheid is voor huiswerk maken.

In programmalijn 3 wonen en leven spelen bijvoorbeeld de energiefixers (of energiecoaches) een rol. Voor de klusbedrijven werken medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Zij komen bij buurtgenoten binnen en kunnen een kop koffie drinken. Ze komen bij gezinnen waar problemen zijn en de stap naar hulpverlening te complex is. De energiefixer kan vragen of hij een volgende keer iemand mee kan nemen. Dat is een linking pin; die kan vervolgens weer verder helpen.
De activiteit 'ontwikkelperspectief Malburgen' is ook onderdeel van deze programmalijn. Voor dit ontwikkelperspectief worden bewoners betrokken via bijeenkomsten, door ouders te benaderen via scholen, met de moskee bespreken wat kan en bijvoorbeeld door gebruik te maken van de aanwezigheid van mensen die bij elkaar komen voor activiteiten en dergelijke. Per buurt wordt de input opgehaald.

Ervaringen Zoals aan het begin van de paragraaf aangegeven is het betrekken van bewoners in een beginfase. Het vergt ook een andere manier van werken. Het betekent bijvoorbeeld dat de gemeente ook veel meer in de wijken moet komen en oplossingsgerichter werkt. Veel bewoners in Arnhem-Oost hebben geen vertrouwen in de overheid. Het kost dus tijd om mensen te bereiken. Een aandachtspunt daarbij is het verloop van medewerkers van alle betrokken organisaties. Medewerkers gaan vaak snel weg, waardoor weer nieuwe mensen moeten worden ingewerkt. Dat betekent dat de bewoners

dan de constante factor in de wijk zijn. Het programmabureau ziet het als zijn rol om de continuïteit te borgen.

5.2 Welke ruimte heeft de raad?

Ervaringen met bewonersparticipatie Bewonersparticipatie bij het NPAO is nog in een startfase. We kijken daarom naar ervaringen met de volksvertegenwoordigende rol en bewonersparticipatie in Nederland in het algemeen. Platform 31'[10] geeft bijvoorbeeld aan dat uit onderzoek blijkt dat raadsleden het ingewikkeld vinden om een goede balans te vinden tussen burgerparticipatie en de eigen rol. Het gaat dan overigens om een ander vraagstuk (energietransitie). De reden dat raadsleden aangeven dat ze het moeilijk vinden een goede balans te vinden is dat ze enerzijds het proces van burgerparticipatie niet willen verstoren en anderzijds dat als ze afstand houden ze niet weten wat er speelt in de wijk (platform 31, tien lessen voor raadsleden voor participatie).

Opties voor bewonersparticipatie In tekstkader 4 hebben we een aantal opties opgenomen voor bewonersparticipatie. Deze opties hebben we gebaseerd op de website van platform 31 en discussies met raadsleden in Arnhem en andere focusgebieden voor het startonderzoek NPLV van de vier samenwerkende rekenkamers. De opties hebben we in drie groepen gedeeld: de raad kan sturen op wat hij belangrijk vindt hoe de bewonersparticipatie eruit zou moeten zien. De raad kan zelf contact zoeken, hetzij via raadsbijeenkomsten, hetzij door zelf op pad te gaan.

Input sessie met raadsleden Op de bijeenkomst met raadsleden voor het startonderzoek in februari was een van de vragen van raadsleden: hoe de rol van de burger te stimuleren? Ook in de vragenlijst aan raadsleden is bij de antwoorden een aantal keren opgemerkt dat bewoners betrokken moeten zijn en meer betrokken moeten worden. Het programma moet niet alleen door de gemeente en maatschappelijke partners worden bepaald, maar ook door bewoners.
In de sessie met raadsleden is over enkele opties voor bewonersparticipatie gesproken. De conclusie van die bijeenkomst was dat:

- de raad niet voorop staat en dat burgers daarom niet gevraagd moeten worden naar het stadhuis te komen. De raad moet naar de bewoners toe.
- het belangrijk is inzichtelijk te hebben welke groepen bewoners zijn betrokken door de diverse partners. Dit omdat het belangrijk is zoveel mogelijk mensen -iedereen is het streven – te betrekken. De moeilijk te bereiken groepen zijn daarbij vooral van belang. Hiervoor is het nodig te weten welke partners zich op welke doelgroepen richten. Wie richt zich op jongeren, op meiden, op expats, op studenten, op nieuwkomers enzovoort? En wat is dan nog meer nodig?

Tekstkader 4. Opties raad bij bewonersparticipatie

Sturing op participatie door de raad: dit kan door:
- kaders te stellen die ervoor zorgen dat bewoners het voortouw kunnen nemen: welke groepen moeten wanneer worden betrokken?
- te streven naar betrokkenheid van alle bewonersgroepen. Dit betekent dat de raad inzicht nodig heeft, bijvoorbeeld in welke alliantiepartner contact heeft met welke groepen bewoners. Als er hiaten zijn kan de raad bijvoorbeeld meedenken welke groepen wanneer betrokken kunnen worden.

Bewoners:
- uitnodigen bij raadsbijeenkomsten, bijvoorbeeld als gast van de raad.
- belangrijke documenten, zoals bijvoorbeeld een jaarrapportage, bespreken met een aantal bewoners

Raad naar bewoners:
- deelnemen aan bewonersbijeenkomsten
- regelmatig, bijvoorbeeld één keer per jaar, een raadsdag in Arnhem-Oost organiseren.

[10] Platform 31 is een kennisnetwerk voor complexe opgaven in de stad en de regio.

Hoofdstuk 6. Bekostiging

Welke middelen zijn er voor het NPAO? Van het rijk en van de gemeente? En wat is de inzet van de andere partners? In paragraaf 6.1 beantwoorden we deze vragen. Vervolgens kijken we in paragraaf 6.2 naar het inzicht in de middelen dat de gemeenteraad van Arnhem tot nu toe heeft gekregen. In paragraaf 6.3 staan we stil bij de ruimte voor de raad voor het verkrijgen van inzicht in de financiën.

6.1 Welke middelen zijn er voor het NPAO?

6.1.1 Inzet rijksoverheid

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven bestaat het rijksbeleid voor het NPLV uit aanvullend beleid op regulier rijksbeleid. Dit betekent dat de ministeries bij regulier beleid steeds de vraag stellen en beantwoorden of er iets extra's nodig en mogelijk is voor de focusgebieden. Het rijk heeft een inspanningsverplichting. Ook wordt er gekeken waar het beleid integraler kan. Deze insteek komt tot uitdrukking in de vier actielijnen van het NPLV.

In figuur 2 (paragraaf 3.1) hebben we een overzicht opgenomen van het landelijk beleid, waarbij er iets extra's (financieel) mogelijk is voor de focusgebieden. Voor Arnhem gaat het dan om middelen voor het volkshuisvestingsfonds, school en omgeving, energiefixers (energiearmoede) en de regeling kansrijke wijk. Deze middelen worden als specifieke uitkering aan gemeenten verstrekt of als subsidie aan de scholen (school en omgeving).

De middelen van de eerste tranche van het volkshuisvestingsfonds zijn in 2021 aangevraagd door de gemeente Arnhem. De middelen zijn toegekend.[11] In Arnhem zijn deze middelen voor Arnhem-Oost, maar ze maken geen onderdeel uit van het budget en programmalijnen van het NPAO.[12] De reden hiervoor is dat de programmaorganisatie nog niet voldoende was ingericht toen deze tranche van het volkshuisvestingsfonds startte.

De middelen van de tweede tranche van het volkshuisvestingsfonds zijn voor Arnhem-Oost en maken onderdeel uit van het NPAO. Dit uitgezonderd één onderdeel, namelijk het refugium in Presikhaaf.

De middelen voor school en omgeving voor 2024 – zomer 2025 moeten per school worden aangevraagd en verantwoord. Voor 2023 was er ook een regeling. De middelen hiervoor konden door scholen samen worden aangevraagd. De middelen voor school en omgeving zijn niet bij het budget van het NPAO opgenomen.

Figuur 6. Rijksmiddelen voor Arnhem-Oost

Specifieke uitkering/subsidie		bedrag	periode
Middelen voor Arnhem-Oost, niet opgenomen in budget NPAO			
volkshuisvestingsfonds	eerste tranche (2021)	€ 25,5 mln.	10 jaar
school en omgeving		niet bekend	2023 voor één jaar 2024 – half 20205 anderhalf jaar
Middelen NPAO			
volkshuisvestingsfonds*	tweede tranche (2023)	€ 25,5 mln.	10 jaar
energiefixers (energiearmoede)**		€ 2,0 mln.	drie jaar (2023 – 2025)
kansrijke wijk+		€ 8,4 mln.	drie jaar (2023 – 2025)

* De tweede tranche is in totaal € 26,6 mln. Hiervan is € 25,5 mln. voor Arnhem-Oost. € 1,1 mln. niet (refugium in Presikhaaf).
** Arnhem krijgt € 4 mln. voor deze regeling: € 2 mln. voor Arnhem in het algemeen en € 2 mln. voor Arnhem-Oost.
\+ inclusief middelen (€ 1,5 mln.) voor de programmaorganisatie

[11] Raadsvoorstel: Plan van aanpak aanvraag Volkshuisvestingsfonds: Arnhem-Oost (11 mei 2021, nummer: 572098).
[12] Wel zijn er twee acties in het uitvoeringsplan 2024-2026 van het NPAO die een relatie hebben met de eerste tranche van het volkshuisvestingsfonds. Het betreft de inpondingsregel (onderdeel van actie 3, programmalijn 3) en het creëren van buurttuinen (onderdeel van actie 4, programmalijn 3).

De specifieke uitkeringen en de subsidie aan scholen zijn incidenteel. In figuur 6 hebben we een overzicht opgenomen van de rijksmiddelen voor Arnhem-Oost, zoals die 31 maart 2024 bekend zijn.
De figuur laat zien dat er voor drie jaar middelen beschikbaar zijn. Een aantal geïnterviewden vindt het een risico dat de middelen incidenteel beschikbaar zijn, terwijl de opgave groot en langjarig is. Andere geïnterviewden gaan ervanuit dat er ook na de drie jaar middelen beschikbaar zullen worden gesteld door het rijk.

6.1.2 Inzet gemeente Arnhem

Cofinanciering kan verplicht zijn bij het aanvragen van een specifieke uitkering door een gemeente. Voor het volkshuisvestingsfonds is cofinanciering van 30% verplicht. Ook voor de regeling kansrijke wijk is cofinanciering verplicht, maar beperkt. Voor de specifieke uitkering voor energiefixers (energiearmoede) en de subsidie aan scholen is geen cofinanciering verplicht.
Behalve de cofinanciering hebben gemeenten, net zoals het rijk, een inspanningsverplichting; ook gemeenten moeten bij hun reguliere beleid nagaan of iets extra's of anders voor het focusgebied nodig en mogelijk is. We gaan hier verder in op de cofinanciering van het volkshuisvestingsfonds, de regeling kansrijke wijk en de extra inzet van de gemeente.

Volkshuisvestingsfonds Bij het volkshuisvestingsfonds is 30% cofinanciering verplicht. Arnhem heeft een aanvraag ingediend voor de eerste tranche (2021) en de tweede tranche (2023).[13]
Voor de eerste tranche heeft Arnhem een plan opgesteld voor € 36,4 mln. Hiervoor is een aanvraag van € 25,5 mln. bij het rijk ingediend. De cofinanciering van de gemeente is € 10,4 mln. De provincie draag € 0,5 mln. aan cofinanciering bij (totale cofinanciering € 10,9 mln.).
Voor de tweede tranche is een plan opgesteld voor € 38 mln. Hiervoor is een aanvraag van € 26,6 mln. bij het rijk ingediend. De cofinanciering van de gemeente is € 10,9 mln. De provincie draag € 0,5 mln. aan cofinanciering bij (totale cofinanciering is € 11,4 mln.). Het refugium in Presikhaaf valt buiten het NPAO. Dat geldt zowel voor het rijksdeel € 1,1 mln. als de bijhorende cofinanciering (€ 0,3 mln.). De gemeentelijke cofinanciering van deze tranche voor het NPAO is daarom € 10,6 mln.).
Voor de uitvoering van de projecten vanuit het volkshuisvestingsfonds is tien jaar de tijd. De cofinanciering komt van diverse begrotingsposten van de gemeente, zoals het klimaatfonds, aanpak energiearmoede en beheer openbare ruimte voor de eerste tranche en voor de tweede tranche het klimaatfonds, klimaatadaptatiefonds en exploitatie duurzaamheid.

Kansrijke wijk De specifieke uitkering kansrijke wijk is in december 2023 beschikt voor 2023.[14] De middelen mogen in 2024 worden besteed. Cofinanciering is voor deze regeling beperkt verplicht. In de aanvraag heeft Arnhem € 2,6 mln. vanuit de gemeentelijke middelen opgenomen. Het gaat dan om middelen in de gemeentelijke begroting die reeds voor de relevante doelen waren bestemd. Van de € 2,6 mln. komt € 0,4 mln. van de middelen voor het NPAO. Daarnaast is er € 4,5 miljoen cofinanciering vanuit externe middelen (provincie, rijk, externe partijen) opgenomen in de aanvraag.

Eigen inzet gemeente Tot slot zijn er ook reguliere middelen die worden ingezet voor het programma. De gemeente heeft incidentele en structurele middelen vrijgemaakt om het NPAO te borgen. Het gaat om € 3,1 voor 2024, vervolgens om € 3,6 mln. voor 2025 en 2026, € 2,9 mln. in 2027 en vervolgens om € 2,3 mln. structureel. Voor een overzicht van de middelen, zie figuur 8.
Een deel van deze middelen (€ 2 mln. vanaf 2023) is in de begroting van 2022 opgenomen voor de Arnhem-Oost aanpak. Vervolgens zijn daar in het coalitieakkoord 2022 – 2026 incidentele en structurele middelen aan toegevoegd. De middelen uit het coalitieakkoord zijn in de begroting 2023 verwerkt.
De eigen inzet van de gemeente voor het NPAO is onder andere voor de rijke schooldag. De gemeente Arnhem stelt tot en met 2026 € 1,0 mln. aanvullend aan de rijksmiddelen beschikbaar voor de rijke schooldag en de schoolontbijten en vervolgens vanaf 2027 structureel € 250.000. De resterende middelen (€ 2,1 voor 2024, € 2,6 mln. in 2025 en in 2026) zijn

[13] De derde tranche is voor gemeenten die geen middelen uit de tweede tranche hebben gekregen. Deze gemeente kunnen daar waar nodig hun plan aanpassen en het opnieuw proberen. Arnhem doet met de derde tranche niet mee. Zomer 2024 kunnen aanvragen voor de vierde tranche worden ingediend. De voorwaarden hiervoor zijn nog niet bekend.
[14] De specifieke uitkering kansrijke wijk is inmiddels ook voor 2024 en 2025 beschikt.

voor het NPAO en de programmalijnen. In Paragraaf 6.2, onder het kopje uitvoeringsplan, gaan we daar verder op in.

Bestemmingsreserve Er is een bestemmingsreserve NPAO. Deze is gevormd van de middelen die voor de jaren 2021, 2022 en 2023, die nog niet zijn benut.

6.1.3 Inzet andere partners

Ook van andere partners dan de gemeente wordt inzet gevraagd. De partners leveren tot nu toe vooral menskracht voor het programma. Wat partners financieel kunnen bijdragen verschilt. Er zijn partners die voor hun middelen grotendeels afhankelijk zijn van de gemeente. Een eigen financiële bijdrage is dan niet mogelijk. Er zijn ook partners met 'eigen' geld, zoals woningcorporaties, de politie en scholen. Bij deze partners is het de vraag wat kan. Wat kunnen bijvoorbeeld scholen doen? Ze zijn nu vooral bezig met het vraagstuk van personeelstekorten. Scholen hebben sowieso al een extra inzet omdat zij de middelen voor school en omgeving aanvragen en vervolgens de rijke schooldag en de schoolmaaltijden uitvoeren. Ze krijgen daarbij ondersteuning van het programma, bijvoorbeeld bij het zoeken van aanbieders voor schoolmaaltijden.

Het NPAO zoekt ook buiten de alliantiepartners naar bijdragen. Zo draagt een stichting bij aan de pilot Immerloo schuldenvrij, er zijn middelen vanuit het Jeugdeducatiefonds voor de schoolmaaltijden en de Rabobank overweegt middelen beschikbaar te stellen. Ook de provincie draagt bij, evenals het rijk. In totaal gaat het in de periode 2024 – 2026 om € 18,9 mln.

6.2 Inzicht in de gemeentelijke bijdrage aan het programma

Veel van de middelen voor het NPAO lopen via de gemeente. Welk inzicht heeft de raad hierin? Wat is er verplicht voor dit inzicht?

Specifieke uitkeringen De gemeente krijgt diverse specifieke uitkeringen van het rijk. Deze worden aangevraagd via speciale formulieren. De verantwoording wordt ook afzonderlijk per specifieke uitkering geregeld. De gemeente is daartoe verplicht. Bij het niet nakomen van die verplichtingen kunnen middelen worden teruggevraagd. De reden hiervoor is dat het ministerie verantwoordelijk is voor specifieke uitkeringen. De ministeries worden gecontroleerd op de rechtmatige besteding van de middelen. De aanvraag en verantwoording over de specifieke uitkeringen ligt bij het college.

Budgetrecht De gemeenteraad heeft het budgetrecht. Het budgetrecht houdt in dat de gemeenteraad de begroting vaststelt. Daarmee autoriseert de raad de besteding van de middelen per begrotingsprogramma. Omdat de begroting geen tekort mag hebben is het ook van belang dat de raad weegt hoeveel aan welk begrotingsprogramma besteed kan worden. Het college voert vervolgens het beleid uit en legt na het jaar verantwoording af via de jaarstukken. De raad controleert de jaarstukken.
De begroting en jaarstukken zijn integraal, dat wil zeggen alle middelen die via de gemeente lopen zijn opgenomen. Specifieke uitkeringen zijn dus ook opgenomen, ongeacht of de raad er weinig invloed op heeft.

Uitvoeringsplan NPAO In het uitvoeringsplan 2024 - 2026 is een bestedingsplan opgenomen; per lijn en per actie. Dat is transparant voor het programma. In het uitvoeringsplan wordt een algemene koppeling met de begroting van de gemeente gemaakt door een overzicht te geven van de eigen bijdrage van de gemeente en de specifieke uitkeringen, uitgezonderd het volkshuisvestingsfonds. In totaal gaat het om een budget van € 57 mln. voor drie jaar. Daarvan is € 28,9 mln. in het uitvoeringsplan concreet uitgewerkt. De resterende middelen van € 28,1 komen van:

- externe partijen (de provincie, het rijk en andere partners). Het gaat dan om € 18,9 mln.
- de gemeente draagt € 9,2 mln. bij. Hier zit bijvoorbeeld de cofinanciering van het volkshuisvestingsfonds in; toegerekend naar de drie jaren in het uitvoeringsplan (3/10 x € 10,6 mln. = € 3,2 mln.).

Het verschil tussen de € 57 en € 28,9 mln. is de mate van zekerheid van de middelen. De € 28,9 mln. is zeker. De andere middelen zijn wel redelijk zeker, maar nog niet volledig rond. Als deze middelen definitief zijn worden ze in het NPAO verwerkt. De meeste middelen zullen via de gemeente lopen. Dit betekent dat deze middelen dan ook in de begroting van de gemeente worden opgenomen.

Tot slot, merken we op dat de middelen voor school en omgeving niet in het uitvoeringsplan zijn opgenomen. Deze middelen lopen via de individuele scholen.

Hoe zit het NPAO in de gemeentelijke begroting? In figuur 7 hebben we opgenomen op welk programma van de begroting 2024 van de gemeente Arnhem de middelen voor het NPAO zijn opgenomen. Het gaat dan om de specifieke uitkeringen en om de eigen gemeentelijke middelen. De middelen zijn niet bij alle programma's zichtbaar, omdat ze onderdeel uitmaken van een programma waar meerdere gemeentelijke onderwerpen onder vallen.

Figuur 7. Programmabegroting Arnhem en middelen NPAO
(begroting 2024, november 2023)

Middelen NPAO	Begrotingsprogramma gemeente
volkshuisvestingsfonds	klimaat en energie
energiefixers	
bijdrage gemeente voor rijke schooldag	onderwijs
kansrijke wijk	nog niet in de begroting opgenomen (middelen zijn eind 2023 definitief toegekend).
eigen gemeentelijke middelen	wonen en leefomgeving (middelen zijn hier geboekt voordat bepaald was hoe ze zouden worden ingezet in het NPAO).

De middelen voor kansrijke wijk en de eigen gemeentelijke middelen worden bij een verzamelbesluit op de juiste plek in de begroting van de gemeente verwerkt. De planning is dat dit verzamelbesluit 3 juli 2024 door de raad kan worden behandeld.
Er is een bestemmingsreserve voor het NPAO om de middelen over de jaren heen te egaliseren. In het verzamelbesluit wordt ook de aanwending van deze reserve opgenomen.

De middelen voor het NPAO staat dus op diverse begrotingsprogramma's. Na het verzamelbesluit zijn dat meer programma's dan in figuur 7 opgenomen. De programma's waar in het verzamelbesluit middelen naar overgeboekt zullen worden zijn: veiligheid, onderwijs, participatie en armoedebestrijding, welzijn en inclusie, gezondheid en sport, klimaat en energie, ruimtelijke ontwikkeling, wonen en leefomgeving, cultuur en economie. Dat betekent dat op 10 van de 13 stedelijke programma's middelen voor het NPAO staan.
Er is geen apart overzicht van alle middelen van het NPAO in de begroting of de jaarstukken van Arnhem. Ook na het verzamelbesluit is dat niet het geval.

6.3 Welke ruimte heeft de raad?

Afzonderlijke besluiten De raad heeft het budgetrecht. Aan de raad worden beslissingen voor het NPAO voorgelegd over cofinanciering en de eigen inzet van de gemeente. Indien de middelen verschuiven van begrotingsprogramma is een besluit van de raad nodig. De cofinanciering van de eerste en tweede tranche volkshuisvestingsfonds is aan de raad voorgelegd. Hierover is meegedacht door de raad.
Indien de cofinanciering binnen een programma kan worden geregeld hoeft de beslissing niet afzonderlijk aan de raad te worden voorgelegd. Als het gaat om technische verschuivingen vindt dit in de gemeente Arnhem plaats via het verzamelbesluit.

Complexiteit NPAO Het is complex om inzicht te krijgen in de gemeentelijke middelen van het NPAO. Daar is een aantal redenen voor.

- Zo verstrekt het rijk diverse specifieke uitkeringen, met randvoorwaarden. Een deel van de middelen is incidenteel, een deel is meerjarig, maar wordt wel per jaar beschikt. Incidentele middelen met randvoorwaarden hebben een risico te leiden tot versnippering en/of tot korte termijn sturing.
- Een andere complexiteit is dat zowel het rijk als de gemeente bij regulier beleid nagaan of er iets extra's nodig en mogelijk is voor Arnhem-Oost. Dit betekent dat op veel begrotingsprogramma's een deel van de middelen voor het NPAO staat of komt te staan. Zoals in paragraaf 6.2 aangegeven gaat het naar verwachting na het verzamelbesluit om 10 van de 13 begrotingsprogramma's waar middelen voor het NPAO op staan. Ook zijn middelen voor regulier beleid en middelen voor Arnhem-Oost nauw met elkaar verweven. De vraag: 'is dit (meer) reguliere beleid of (meer) NPAO?' is niet altijd eenvoudig te beantwoorden.

Tot slot, zijn er ook middelen van andere partners die via de gemeentebegroting lopen of gaan lopen, zoals de cofinanciering van de provincie.

Ruimte voor meer inzicht Het inzicht van de raad in de middelen van het NPAO is moeilijk te krijgen. Vermoedelijk is dat ook na het verzamelbesluit nog zo, omdat de middelen onvermijdelijk op verschillende begrotingsprogramma's zijn opgenomen. Deze middelen zijn veelal niet afzonderlijk zichtbaar. Er is daarmee geen overzicht van de middelen voor het NPAO die op de gemeentelijke begroting staan.
Er zijn diverse manieren waarop de raad beter inzicht in de gemeentelijke middelen voor het programma kan krijgen. De opties daarvoor hebben we in tekstkader 5 opgenomen. Het gaat om de opties: meer duiding bij de programma's, een paragraaf NPAO in de begroting en jaarstukken van de gemeente of een bestuursrapportage.

Paragraaf NPAO De raad bepaalt hoe de eigen begroting is ingedeeld. De raad kan dus vragen om een extra toelichting per programma en/of een extra paragraaf. Uiteraard kan de raad ook vragen om een afzonderlijke rapportage. In de sessie met gemeenteraadsleden op 21 februari 2024 over het startonderzoek is verkennend besproken welke voorkeur de raadsleden zouden hebben. Raadsleden hebben aangegeven dat meer inzicht gewenst is. Een aparte paragraaf sprak aan.

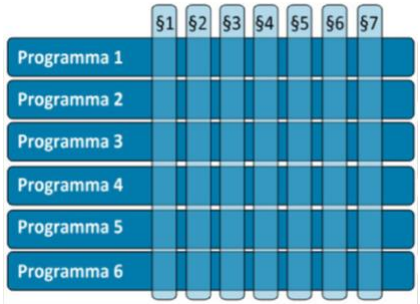
Bijdragen van andere partners kunnen ook in de paragraaf worden opgenomen. Omdat het NPAO een uitvoeringsplan heeft met een bestedingsplan is het opnemen van de bijdragen van andere partners in het uitvoeringsplan een optie. De paragraaf NPAO in de gemeentelijke begroting en jaarstukken beperkt zich dan tot de middelen van de gemeenten en de middelen die via de gemeente lopen.

Voorbeeld financieel overzicht In figuur 8 hebben we een voorbeeld van een financieel overzicht voor het NPAO opgenomen. Een dergelijk overzicht zou in een paragraaf NPAO in de begroting of jaarstukken kunnen worden opgenomen. Dit overzicht beperkt zich tot een tabel. Een paragraaf kent ook een toelichting.

Tekstkader 5. Opties voor inzicht gemeentelijke financiën NPAO

Er zijn grofweg drie opties hoe de raad inzicht kan krijgen in de gemeentelijke bijdragen aan het NPAO en in bijvoorbeeld de specifieke uitkeringen die via de gemeente lopen. Deze opties kunnen ook in combinatie met elkaar worden gebruikt.

Programma's De middelen worden (verplicht) opgenomen in een begrotingsprogramma. Hierbij is het mogelijk per programma apart toe te lichten welk bedrag voor welk onderdeel voor NPAO is.



Paragraaf NPAO Er zijn zeven verplichte paragrafen in de begroting en jaarstukken van de gemeente. Voorbeelden zijn de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen en lokale heffingen. Deze paragrafen zijn dwarsdoorsneden van programma's; ze halen uit de programma's specifieke informatie, zoals welke verbonden partijen er zijn. In de paragraaf wordt dit vervolgens op een rij gezet. De reden voor deze verplichte paragrafen is dat het gaat om onderwerpen met een groot financieel belang en/of een groot maatschappelijk belang die verspreid over de begroting staan. Extra inzicht is daarom nodig. Gemeenten zijn vrij om in aanvulling op de verplichte paragrafen eigen paragrafen te maken. Voor het NPAO is dat bijvoorbeeld een optie. De informatie wordt dan uit de programma's opgehaald en op een overzichtelijke wijze in de paragraaf NPAO gezet.
Hierbij is het van belang dat de raad de bedragen in de programma's vaststelt; dat verandert niet. De paragraaf is extra. De informatie in de paragraaf dubbelt met die in de programma's.

Bestuursrapportage NPAO Het is ook mogelijk een bestuursrapporage te maken over het NPAO. Arnhem heeft diverse bestuursrapportages. Er is bijvoorbeeld de 'Bestuursrapportage Zorg Dichterbij'. In een bestuursrapportage kan een financieel overzicht worden opgenomen. Dit kan als voordeel hebben, dat er uitgebreider op het programma NPAO kan worden ingegaan, dan bijvoorbeeld in een paragraaf. Het nadeel is dat de raad het inzicht in de financiën dan wellicht op een net wat ander moment heeft dan dat de begroting wordt behandeld. Bovendien dubbelt een bestuursrapportage NPAO met het uitvoeringsprogramma.

Naar inhoudsopgave

Figuur 8. Voorbeeld overzichtstabel paragraaf NPAO

(in miljoenen €'s)

Begrotingsprogramma	Onderwerp	2024	2025	2026	Totaal excl VHF	Inclusief VHF
Klimaat en energie+	spuk* VHF (tweede tranche)		25,5			25,5
	cofinanciering (gemeente)		10,6			10,6
	cofinanciering provincie		0,5			0,5
	energiefixers	2,0	-	-	2,0	2,0
	gemeentelijke bijdrage	2,1	2,6	2,6	7,3	7,3
Onderwijs	rijke schooldag (bijdrage gemeente)	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0
Diverse (nog toe te delen)	spuk kansrijke wijk**	4,5	3,2	-	7,7	7,7
	cofinanciering kansrijke wijk***	1,3	1,3		2,6	2,6
	Totaal (exclusief VHF)				**22,6**	
	Totaal (inclusief VHF)					**59,2**
	Totaal Spuks	**6,5**	**3,2**	**-**	**9,7**	**35,2**
	Totaal gemeente	**4,4**	**4,9**	**3,6**	**12,9**	**23,5**
	Totaal andere partners (via begroting gemeente)					**0,5**

+ VHF (eerste tranche) hebben we niet opgenomen
** SPUK is de afkorting van specifieke uitkering, VHF van volkshuisvestingsfonds*
*** € 0,5 mln. is in 2023 besteed*
**** we hebben hier alleen de cofinanciering van de gemeente, inclusief NPAO, opgenomen. De cofinanciering hebben we over twee jaar verdeeld.*

Naar inhoudsopgave

Hoofstuk 7. Volgen van resultaten

In dit hoofdstuk gaan we in op de informatie die verzameld wordt voor het volgen van de resultaten van het NPAO. We geven in paragraaf 7.1 aan welke informatie er is. Het gaat dan vooral om websites die vanuit het rijk zijn opgezet. In paragraaf 7.2 gaan we in op de monitoring waar vanuit het NPAO aan wordt gewerkt. De monitoring is nog in de fase van opzetten. In de laatste paragraaf staan we stil bij de vraag wat de ruimte voor de raad is.

7.1 Wat is er aan informatie?

Het NPLV biedt diverse gegevens:

- de leefbaarometer laat zien hoe de situatie van de leefbaarheid er is en hoe die zich in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld.
- het dashboard zicht op wijken. In dit dashboard zijn gegevens per wijk opgenomen. De gegevens voor de figuren 1.a - 1.d in hoofdstuk 2 hebben we via dit dashboard verzameld.
- de website wijkwijzer. Deze site heeft als doel van elkaar leren. Het gaat dan onder andere om praktijkvoorbeelden.

Er is landelijke monitoring van de focusgebieden Voor de actielijnen 2, 3 en 4 van het NPLV (zie tekstkader 2 in paragraaf 2.1) zijn hiervoor kernindicatoren afgesproken. De focusgebieden gaan hierover rapporteren. In bijlage 2 hebben we deze kernindicatoren opgenomen.
Het rijk geeft aan dat er aanvullend aan deze kernindicatoren een kwalitatief onderdeel in de monitoring komt. Dit onderdeel is nog in ontwikkeling.

Ook binnen Arnhem zijn er gegevens beschikbaar. De gemeente monitort de leefbaarheid, veiligheid en het welzijn in de wijken aan de hand van het tweejaarlijkse onderzoek 'Arnhemse Leefbare Wijken'. Hiervoor wordt aan Arnhemmers gevraagd naar hun beleving en ervaring op een groot aantal thema's. De gegevens worden gepubliceerd op de website Arnhem.incijfers.nl.

7.2 Waar wordt aan gewerkt in het NPAO?

Ook binnen het NPAO wordt zowel aan kwantitatieve als aan kwalitatieve monitoring gewerkt.
Wat betreft het kwantitatieve deel zijn er de cijfers die landelijk worden verzameld en beschikbaar gesteld, en de Arnhemse cijfers, zoals in paragraaf 7.1 aangegeven. Ook zijn er telbare resultaten van het programma, zoals hoeveel kinderen er meedoen met de rijke schooldag en welke speeltuinen zijn gerenoveerd en verbeterd.

Daarnaast wordt gewerkt aan een structurele kwalitatieve monitor voor het NPAO. De opzet is om vragen voor te leggen aan een paar duizend bewoners; dat gebeurt in gesprekken. Het gaat dan om inzicht in de vraag of het leven van de bewoners verbetert. Ook de impact van het programma is van belang. Worden de ontmoetingsplekken gebruikt? Zie je meer mensen uit de huizen komen? Zijn mensen minder geïsoleerd?
Het doel is de effecten van het programma systematisch in beeld te brengen. De opzet is om dit halfjaarlijks te rapporteren.

7.3 Welke ruimte heeft de raad?

In de verkennende vragenlijst aan de raadsleden voor dit startonderzoek is onder andere de vraag gesteld: *"Wat wilt u aan het einde van de huidige raadsperiode (januari 2026) weten, gegeven dat het programma 18 jaar loopt?"* Hierop wordt samengevat als antwoorden gegeven:

- Een tussentijdse reflectie op het werken aan de doelen en de manier waarop (proces/organisatie), een tussenevaluatie, inzicht in voortgang, successen en 'fails'.
- Wat is ingezet? Wat gehaald? Lopen we achter of voor? Wat kunnen we ervan leren.
- Sluiten de gestelde doelen voldoende aan op de realiteit? Zijn partners nog voldoende aangehaakt/ervaren zij voldoende energie?
- Doorkijk naar de komende periode.

Een andere vraag in de vragenlijst was*: "Wat vindt u belangrijk voor toekomstige gemeenteraadsleden, bijvoorbeeld gemeenteraadsleden in 2034, gegeven de looptijd van 18 jaar?"* Hierop is, samengevat, geantwoord:

- Het moet steeds meer concreet worden wat de inzet en het resultaat is. Te weten of de wijken en vooral de inwoners verder gekomen zijn in hun leven en of de wijken een grote sprong voorwaarts gemaakt hebben. In hoeverre ze zonder hulp en ondersteuning van de overheid verder kunnen gaan op de ingeslagen weg.
- Raadsvisies/evaluaties in een overzichtelijke rapportage voor nieuwe raadsleden. Nieuwe raadsleden moeten de 'levensloop' van het hele programma begrijpen. Dat ze goed snappen waar het vandaan komt en wat we doen. Nieuwe raadsleden moeten daar inzicht in kunnen krijgen.
- Geen grote wijzigingen in de opzet, maar wel ruimte voor accenten en voor bijsturen als inzichten veranderen. Daarvoor is inzicht in de effecten van het programma van belang. De kans maatregelen ook preventief elders in te zetten.

In de sessie met de raadsleden voor dit onderzoek werden vragen gesteld als: *"Hoe de resultaten te volgen? Hoe beslissingen te nemen over raadsperioden heen? Hoe ga je om met de lengte van het programma? Hoe kan het programma leiden tot echte verbetering?"*
Vooralsnog is de monitoring nog in opzet. Toch is er een aantal opties waar de raad zich over zou kunnen uitspreken, bijvoorbeeld:

- hoe kan het kwalitatieve deel van het volgen van de resultaten eruit zien? Wat is belangrijk om aan bewoners van Arnhem-Oost te vragen?
- wat heeft prioriteit, wat betreft de indicatoren? Een database als 'zicht op wijken' bevat veel indicatoren. Welke indicatoren vindt de raad het belangrijkste? Anders gezegd, het rijk heeft 17 indicatoren (zie bijlage 2) gekozen als belangrijk. Welke 10, 15 of 20 indicatoren vindt de raad van Arnhem belangrijk?

Het is mogelijk dat de raad afwacht tot het college komt met een opzet voor de monitoring (kwantitatief en kwalitatief). De raad kan vervolgens aangeven wat hij belangrijk vindt en/of aanvullend zou willen zien. Het is ook mogelijk in een eerder stadium mee te denken. De raad kan bijvoorbeeld vragen om een werksessie van raadsleden, wethouder en ambtenaren.

Hoofdstuk 8. Governance

Het laatste hoofdstuk gaat over governance en is daarmee overkoepelend over de andere hoofdstukken. Dit hoofdstuk geeft een samenvattende overall analyse. In paragraaf 8.1 geven we aan hoe de betrokkenheid van de gemeenteraad bij het NPAO tot nu toe is. In paragraaf 8.2 geven we opties om de betrokkenheid van de raad verder te ontwikkelen.

8.1 Betrokkenheid van de gemeenteraad tot nu toe

Alliantie In hoofdstuk 4 hebben we uiteengezet hoe het NPAO is georganiseerd. Het programma wordt aangestuurd door een alliantie van publieke en private partners. De relaties tussen de partners zijn zo gelijkwaardig mogelijk.
De gemeente is de grootste partner en trekt veel van de acties. Het kost tijd om het programma, zowel inhoudelijk als organisatorisch op te zetten en vorm te geven. Er is voor gekozen om te beginnen het programma vanuit de gemeente op te zetten en daarna te bezien wat de toekomstige organisatievorm zou kunnen zijn. Op deze manier zijn er de afgelopen jaren diverse stappen gezet.
De burgmeester en de coördinerend wethouder nemen deel aan de alliantievertegenwoordiging (het alliantieoverleg) en de kopgroep. De burgemeester is vooral het boegbeeld van het programma en onafhankelijk voorzitter van de alliantievertegenwoordiging en de kopgroep. De coördinerend wethouder vertegenwoordigt de gemeente en stemt inhoudelijk af met het college.

Gemeenteraad De gemeenteraad heeft binnen de alliantie geen directe rol. De gemeenteraad heeft zijn reguliere kaderstellende en controlerende rol. Dat wil zeggen de raad stelt kaders, het college voert uit en informeert de raad. De raad kan vragen stellen en agendaverzoeken doen over het programma. Het gaat dan vooral om het programma in zijn geheel. Er is ook een gemeentelijk deel in het programma. Daar gaat de raad sowieso over. Maar wat is het gemeentelijk deel? En hoe ziet de rol van de raad er daarbij tot nu toe uit?

Kaderstellende rol
Het doel van het programma is in eerste aanzet landelijk bepaald. De afbakening van het gebied is in overleg met het college bepaald. Deze keuze is goed onderbouwd en wordt breed gedragen binnen Arnhem. Ook in de gemeenteraad is draagvlak voor het NPAO.

Het *'richtinggevend kader Arnhem-Oost (aanpak Arnhem-Oost)'* was de start van het gemeentelijk beleid voor Arnhem-Oost. Het raadsvoorstel voor dit plan is zomer 2021 aangenomen. Er was ook een duidelijke betrokkenheid van de raad bij de behandeling van dit raadsvoorstel.
De aanpak Arnhem-Oost is vervolgens doorontwikkeld naar het gebiedsplan voor het nationaal programma Arnhem-Oost. Dit gebiedsplan van zomer 2023 is van de alliantie. De raad heeft het ter kennisneming gekregen. Het gebiedsplan is 15 juni 2023 gepresenteerd. Ook was er een raadsinformatiesessie 14 september 2023.
April 2024 heeft de raad een uitvoeringsprogramma gekregen voor de jaren 2024-2026. Ook dit uitvoeringsprogramma is door de alliantie vastgesteld en ter kennisneming naar de raad gestuurd. De raad heeft de optie om, om een informatieavond over het uitvoeringsplan te vragen. Dit is aangeboden in de raadsbrief over de voortgang van het NPAO van 12 maart 2024.
De periode tussen de laatste raadsinformatiesessie (september 2023) en de brief over de voortgang van het programma van maart 2024 en het uitvoeringsplan van april 2024 wordt als vrij lang ervaren door raadsleden. Vooral ook omdat er geen planning was wanneer er een rapportage zou komen.

Het programma Arnhem-Oost heeft drie programmalijnen met ieder tien acties:

1. opvoeden en opgroeien; de pedagogische wijk
2. werk en inkomen; bestaanszekerheid voor ieder gezin en huishouden
3. wonen en leven; leven in een duurzame woning en in een gezonde en veilige buurt

In deze drie programmalijnen is gemeentelijk beleid opgenomen. Zoals acties uit het programma pedagogische wijk, waaronder de rijke schooldag en preventieve maatregelen rond middelbare scholen, zoals veilig in en om school, verbeteren en verduurzamen van particuliere woningen, acties voor verbetering van de openbare ruimte door meer groen, meer mogelijkheden voor bewegen, zoals in speeltuinen, voor ontmoeten, zoals in wijkcentra en

tegengaan van verloedering, door bijvoorbeeld het opkopen van verwaarloosde panden.
Dit betekent dat de programmalijnen zo zijn opgezet dat de beleidsmaatregelen van het rijk erin passen, maar niet dominant zijn. Anders gezegd er is een inhoudelijk uitgangspunt per programmalijn, waarvoor beleid is ontwikkeld en middelen worden gezocht en ingezet. De gemeente en daarmee de raad zijn bepalend voor het gemeentelijk beleid in het NPAO. Ook is er regulier beleid waarbij wordt gewogen of inspanningen in relatie tot Arnhem-Oost mogelijk zijn. Dat is bij de woonvisie gebeurd en bij het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs. Ook op deze manier wordt de raad betrokken bij het gemeentelijk aandeel in het NPAO.

Om de relatie tussen bijvoorbeeld regulier beleid en het NPAO te kunnen leggen is het nodig inzicht te hebben in de samenhang. Om inzicht te hebben is overzicht nodig. Een vraag is hoe de raad overzicht over de relatie tussen het NPAO en ander beleid kan krijgen en kan houden. Welk beleid wordt wel en welk niet gewogen in relatie tot Arnhem – Oost? Een systematiek hiervoor ontbreekt vooralsnog.

Controlerende rol

Het programma is in een beginfase. De monitoring wordt opgezet. De monitoring zal cijfers bevatten. Landelijk zijn er gegevens beschikbaar per wijk. Ook houdt Arnhem cijfers bij voor de programmalijnen.
Een belangrijke vraag is hoe om te gaan met kwalitatieve informatie. Hoe bijvoorbeeld inzicht te krijgen in beantwoorden van de vragen als: Hoe vinden bewoners dat het gaat?

De raad heeft zijn controlerende rol voor het programma nog niet kunnen vormgeven. De huidige fase van ontwikkeling van de wijze waarop de resultaten van het programma gevolgd gaan worden is de aangewezen fase om na te denken over wat de raad gedurende het programma wil weten. De raad krijgt de monitoringsinformatie als die er is. De raad zou ook actief input kunnen geven. Een gesprek hierover is nog niet geagendeerd.

Kaderstellende en controlerend rol voor de financiën

De raad heeft ook de kaderstellende en controlerende rol voor de financiën. De raad krijgt voorstellen voor cofinanciering voorgelegd, evenals voorstellen voor de inzet van eigen gemeentelijke middelen voor acties van het NPAO. Alle informatie in de begroting is opgenomen, zoals het minimaal moet. De raad krijgt:

- het uitvoeringsplan met een bestedingsplan gericht op het NPAO.
- de begroting (en jaarstukken) van Arnhem waar op 10 van de 13 begrotingsprogramma's middelen voor het NPAO zijn opgenomen, na het verzamelbesluit van zomer 2024.

Een overzicht van op welke programma's in de gemeentebegroting en jaarstukken middelen voor het NPAO zitten en hoeveel is er nog niet.

Volksvertegenwoordigende rol

De raad heeft ook de volksvertegenwoordigende rol. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking als raadsleden deelnemen aan bewonersavonden in Arnhem-Oost. Ook kunnen raadsleden zich op andere manieren informeren. Er is geen structuur voor de rol van de raad bij bewonersparticipatie in het programma of vanuit de raad.

8.2 Opties voor het verder ontwikkelen van betrokkenheid raad

Zowel het programma NPAO als de rol van de raad daarbij zijn in een beginfase. Wat zijn mogelijkheden om de rol van de raad voor Arnhem-Oost verder te ontwikkelen?

In de eerste plaats is het van belang dat er een *structuur* wordt ontwikkeld voor het informeren van de raad over het NPAO. Daar wordt door het NPAO en de gemeente Arnhem ook aan gewerkt. Dit in combinatie met de sessie met de raadsleden voor dit startonderzoek en input vanuit andere focusgebieden zien wij de volgende opties:

- twee keer per jaar een rapportage over het NPAO.
- een informatieavond over de NPAO rapportage met de programmadirecteur en eventueel alliantiepartners. Een dergelijke avond kan ook in de wijken plaatsvinden.

- een tijdlijn over 18 jaar heen. Wat gebeurt er? Wat wordt wanneer ingezet? Wanneer is de raad aan zet? De komende jaren kunnen concreet worden uitgewerkt, de latere jaren globaal.
- zowel in de begroting als in de jaarstukken een paragraaf NPAO opnemen, zodat inzichtelijk is welke bedragen in welk begrotingsprogramma van de gemeente zijn opgenomen voor het NPAO.
- op een raadsnota standaard een vakje opnemen of er een link is met het NPAO of niet, en zo ja, welke link dat is.
- aan de hand van stukken (vorige bullet) expliciet bespreken wat regulier beleid is en wat aanvullend voor Arnhem-Oost. Welk beleid en middelen zijn wenselijk voor Arnhem-Oost? En wat betekent dat voor de andere wijken?

In de tweede plaats is het van belang dat *raadsleden met elkaar bespreken* hoe ze hun rol zien en hoe ze die gaan invullen:

- de raad kan een raadswerkgroep**,** klankbordgroep of tussenvariant/maatwerkvariant instellen, zodat de balans gevonden kan worden tussen raadsleden die intensiever zijn betrokken en zij die er b.v. één keer per jaar gerichter tijd aan kunnen besteden.
- in een eerste sessie kunnen de wensen van de raad over het volgen van resultaten worden besproken. De raadsleden dragen dan proactief aan wat ze willen weten. Het kan dan gaan om:
    - prioriteiten van de raad. Welke indicatoren vindt de raad het belangrijkste?
    - hoe inzichtelijk te krijgen welke groepen bewoners zijn betrokken en welke nog niet.
    - hoe te weten of het echt beter gaat met bewoners?
- nadenken over hoe raadsleden in de toekomst betrokken willen zijn. Is er bijvoorbeeld behoefte aan een tussentijdse reflectie op het programma rond de verkiezingen, zodat de nieuwe raad kan bijsturen? Wat is nodig aan informatie voor de overdracht aan een nieuwe raad?

In de derde plaats is een bredere uitwisseling van ervaringen mogelijk. Een van de onderdelen van het NPLV waar enthousiasme over is bij geïnterviewden in Arnhem en andere focusgebieden van dit startonderzoek, zijn de landelijke bijeenkomsten van bijvoorbeeld de burgemeesters, de coördinerend wethouders, de programmadirecteuren of de programmamanagers van het volkshuisvestingsfonds. Deelnemers aan deze bijeenkomsten vinden het prettig om uit te wisselen hoe het gaat. Wat speelt overal? En wat is typisch voor de eigen gemeente? En hoe pakken ze elders een bepaald vraagstuk aan? Dit kan ook voor raadsleden zinvol zijn. Dit kan bijvoorbeeld door een (jaarlijkse) landelijke bijeenkomst. Het kan ook door bij een raad van een ander focusgebied op bezoek te gaan.

Naar inhoudsopgave

Bijlagen

Bijlage 1. Verbijzondering onderzoeksvragen vergelijkend onderzoek rekenkamers

Wat betreft het landelijke programma:

1. Wat zijn de beleidsmatige en financiële uitgangspunten van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV)? In welke mate zijn deze al opgenomen in lopende programma's van de rijksoverheid (bv de regiodeals), wat is nieuw/toegevoegd en wat moet nog nader ontwikkeld/gespecificeerd worden?
2. In welke mate en op welke manier zijn de doelstellingen/programma's van de lokale stedelijke vernieuwingsprogramma's verbonden met de landelijke doelstellingen en landelijke programma's?

Wat betreft de lokale programma's:

3. Wat is de lokale opgave en op welke wijze zijn deze opgaven onderling vergelijkbaar?
4. Wat zijn de lokale beleidsmatige uitgangspunten?
5. Welke thema's en speerpunten staan centraal in de lokale programma's,

Wat betreft de organisatie:

6. Wie zijn betrokken in de alliantie? Hoe is het programmabureau dan wel de programmaorganisatie ingericht?
7. Wat is de (juridische) status en de positie van de alliantie? En van het programmabureau?
8. Op basis van welke afspraken wordt er gewerkt in de alliantie en het programmabureau? Wie heeft welke verantwoordelijkheden en aan wie wordt verantwoording afgelegd?
9. Wat is de rol van de gemeente? Is de afbakening van de rol van de gemeente en die van het programma duidelijk?

Wat betreft het betrekken van de doelgroep:

10. Op welke manier is de doelgroep betrokken? Hoe worden bewoners geïnformeerd over het programma? Hoe worden ideeën opgehaald bij bewoners? Hoe worden bewoners gestimuleerd actief te zijn het programma en eraan bij te dragen?
11. Wat is de rol van de doelgroep in het alliantie-overleg?

Wat betreft de financiën:

12. Welke landelijke geldstromen zijn er voor het programma? Voor welke periode lopen deze geldstromen?
13. Hoe zitten de financiën van het programma in elkaar? Wat betekent dit voor de gemeentefinanciën?
14. Welke documenten krijgt de raad? Hoe is het programma herkenbaar in de begroting en andere P&C-documenten?
15. Wat is dan de rol van de raad bij de financiën?

Wat betreft de monitoring en onderzoek:

16. Welke monitoring/onderzoek is er op dit moment door het rijk voorzien, met welke focus en voor welke (groepen van) bewoners en stakeholders?
17. Welke monitoring/onderzoek wordt gedaan door het programma zelf?
18. Wat is het doel van de monitoring/onderzoek?
19. Wat vindt de raad belangrijk voor het volgen van het programma? Welke informatie vindt de raad nodig om de eigen rol goed te kunnen vervullen?

Wat betreft de governance:

20. Wat is de rol van de gemeenteraad, van het college van B en W, van de alliantie en van de rijksoverheid wat betreft de kaderstelling, de sturing en de controle op het programma? Hoe verhouden deze rollen zich ten opzichte van elkaar?
21. Hoe is de raad betrokken bij / geïnformeerd over het vaststellen van de beleidsmatige en financiële uitgangspunten?
22. Hoe wordt de raad geïnformeerd over de inhoudelijke en financiële voortgang van het programma? Is deze informatie adequaat om zijn controlerende rol te vervullen?
23. Is de raad zelf actief geweest om inzicht te krijgen in het programma en om zijn kaderstellende, sturende en controlerende rol in te vullen?

Naar inhoudsopgave

Wat betreft vervolgonderzoek:

24. Welke onderwerpen/invalshoeken zijn interessant voor vervolgonderzoek(en) over dit langjarige programma voor de gemeenteraden?

Naar inhoudsopgave

Bijlage 2. Kernindicatoren NPLV

(de Minister voor VRO rapporteert op basis van deze kernindicatoren aan de Tweede Kamer)

Kernindicatoren actielijn 2 "We verbeteren slechte woningen en zorgen voor meer gemengde wijken"**:**
o Leefbaarometer 'woningvoorraad'
o Het aantal te herstructureren en geherstructureerde woningen
o Het aantal nieuw te bouwen woningen
o Samenstelling woningvoorraad
o Woningen met energielabels E t/m G
o Inzet sturingsinstrumentarium woningtoewijzing

Kernindicatoren actielijn 3 "We zorgen dat meer bewoners kunnen meedoen in de samenleving"**:**
o SES-WOA-score
o Huishoudens onder sociaal minimum
o Arbeidsparticipatie
o Definitief schooladvies PO
o Inwoners zonder startkwalificatie
o Personen in schuldsanering
o Gebruik WMO
o Jongeren met jeugdzorg

Kernindicatoren actielijn 4 "We investeren in de preventie van jeugdcriminaliteit en vergroten de weerbaarheid van jongeren"**:**
o Leefbaarometer 'overlast & onveiligheid'
o Aantal personen jonger dan 25 verdacht van een delict
o Inwoners die 'veel jeugdoverlast' ervaren volgens de Veiligheidsmonitor

Naar inhoudsopgave

Bijlage 3. Bronnen

Documenten gemeente Arnhem

Arnhems coalitieakkoord 2022 - 2026

Begroting 2021

Begroting 2022

Begroting 2023

Begroting 2024

Een doorbraak voor Arnhem-Oost; uitgangspunten en doelen voor de gebiedsgerichte aanpak Arnhem-Oost, 18 mei 2021.

Integraal huisvestingsplan onderwijs gemeente Arnhem, 21 december 2021

Koersnota van wijken weten 2023 – 20230

Programma Arnhem-Oost en Plan van Aanpak; aanvraag volkshuisvestingsfonds, 2021

Raadsbrief, Rijke schooldag en Aanpak gezonde schoolmaaltijden pedagogische wijk, 13 december 2022

Raadsbrief, Voortgang Nationaal Programma Arnhem-Oost, 12 maart 2024

Raadsbrief, Voortgang en doorontwikkeling pedagogische wijk, 11 oktober 2022

Raadsvoorstel (4028511) Cofinanciering 2e tranche Volkshuisvestingsfonds Arnhem-Oost

Raadsvoorstel (4032448) Integraal huisvestingsplan onderwijs 2024 - 2039

Raadsvoorstel (3937843) Koersnota Van Wijken Weten 2023 - 2030

Raadsvoorstel (572098) Plan van aanpak aanvraag Volkshuisvestingsfonds: Arnhem-Oost

Raadsvoorstel (574142) Richtinggevend kader 'Een doorbraak voor Arnhem-Oost'

Raadsvoorstel (4011414) Woonvisie Arnhem 2024-2029/2034

Uitvoeringsagenda Arnhem-Oost 2022; Arnhem-Oost aanpak
Woonvisie Arnhem 2024 – 2029/2034,

Overige documenten

15 Burgemeesters, 15 juni 2020, Brief aan het kabinet: Kom op voor de meest kwetsbare gebieden; urgente oproep 15 burgemeesters voor ondersteuning om tweedeling tegen te gaan.

Burgemeesters, 26 mei 2021, ‘Dicht de kloof’, artikel in het Algemeen Dagblad.

Minister van BZK, brief van 22 februari 2019, aan de Tweede Kamer, kamerstukken II 2019-2020 32 847 nr. 470.

Minister van BZK, brief van 28 oktober 2019, aan de Tweede Kamer., kamerstukken II 2019-2020 30 995, no. 97.

Minister van BZK, brief van 31 maart 2020, aan de Tweede Kamer, kamerstukken II 2019 – 2020 30995 nr. 98.

Minister van VRO, brief van 4 juli 2022, aan de Tweede Kamer, kamerstukken II 2021-2022 30995 nr. 100.

Minister van VRO, Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid, juli 2022.

Naar inhoudsopgave

Minister van VRO, Voortgang Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid brief van 12 juni 2023, aan de Tweede Kamer, kamerstukken II 2022-2023 30995 nr. 102.

NPAO, Actie in perspectief , uitvoeringsplan 2024 – 2026,

NPAO, Arnhem-Oost zijn we samen, gebiedsplan Arnhem-Oost, 15 juni 2023

Rigo Research en advies & Atlas voor gemeenten, 'leefbaarheid in Nederland 2018', Een analyse van de leefbaarheid 2016-2018 volgens de Leefbaarometer 2018.

Websites

Arnhem.incijfers.nl: https://arnhem.incijfers.nl

Leefbaarometer: https://www.leefbaarometer.nl/home.php

Loket gezondheidsbeleid: https://www.loketgezondleven.nl/aanpak-gezonde-gemeente/werk-samen/betrek-inwoners

Platform 31: https://www.platform31.nl/over-platform31/

Zicht op wijken: https://zichtopwijken.nl/dashboard/NL00/25

Naar inhoudsopgave

Bijlage 4. Geïnterviewde personen en deelnemers sessie raadsleden

Geïnterviewden

functie
burgemeester
coördinerend wethouder
drie medewerkers gemeente
drie medewerkers programmalijnen
gemeentesecretaris
kwartiermaker programmaorganisatie
twee business controllers
twee griffiemedewerkers

Deelnemers sessie met raadsleden

11 Raadsleden van 8 verschillende politieke partijen.

Naar inhoudsopgave

IdeeVersa

IdeeVersa doet onderzoek voor overheden op het snijvlak van beleid, bestuur en financiën. Voorbeelden hiervan zijn doorlichtingen van taken, bekostigingsvraagstukken van overheden, vraagstukken over bestuurlijke en financiële verhoudingen en onderzoeken naar de leesbaarheid van de financiële stukken voor de gemeenteraad.

Netwerkbedrijf IdeeVersa is een netwerkbedrijf. Afhankelijk van de opdracht wordt met andere adviseurs of bedrijven samengewerkt. Per opdracht wordt een passend team samengesteld.

www.ideeversa.nl
telefoonnummer: 06-28083458
email: info@ideeversa.nl

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Startonderzoek Nationaal Programma Arnhem-Oost’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☐ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Jansen (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Van den Berg (D66), Vroone (PvdD), Coenders (GroenLinks), Manders (Arnhem Centraal), Van den Broek (Groep van den Broek), Groot (CDA) en Groenedijk (PvdA).

De fracties van de FvD, SP, DENK, BBA en PVV waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Monaim Benrida (directeur Nationaal programma Arnhem-Oost), Marcel Hielkema, Liesbeth van Asten en Cathelijne Bouwkamp (wethouder)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en geeft het woord aan Monaim Benrida (directeur Nationaal programma Arnhem-Oost), Marcel Hielkema en Liesbeth van Asten die een presentatie hebben gegeven over het Nationaal Programma Arnhem Oost.

Toezeggingen

Niet van toepassing.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de informatieve bespreking nog niet is afgerond en dat een vervolgbehandeling nodig is. Dan is er ruimte voor de Rekenkamer om een presentatie te geven.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

W. De Boef

Rekenkamer Arnhem

Aan: Raadsleden en fractievolgers van de gemeente Arnhem

Onderwerp: Gezamenlijk rapport NPLV

Zaaknummer: 4350922

30 januari 2025

Geachte raadsleden en fractievolgers,

Als aanvulling op het onderzoeksrapport omtrent het NPAO dat reeds met u is gedeeld, bieden wij u hierbij ook de gezamenlijke, vergelijkende rapportage aan die in samenwerking met de rekenkamers van Heerlen, Lelystad en Groningen tot stand is gekomen.
Deze gezamenlijke rapportage is gebaseerd op de vier individuele rapporten van de verschillende rekenkamers en heeft als doel om de raden inzicht te verschaffen in waar zij zelf ten opzichte van andere gemeenten staan in het programma en geeft hen de kans van elkaar te leren.

Met vriendelijke groet,

Namens de Rekenkamer Arnhem



Arie Teeuw,
Voorzitter

Bijlage I: Gezamenlijk rapport NPLV

Bijlage II: Gezamenlijk persbericht

Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid

Van toeschouwer naar speler

Een krachtige raad in netwerksamenwerking

Een overkoepelende notitie naar aanleiding van het startonderzoek naar de lokale uitwerking in vier focusgebieden van de rol en positie van de raad in beleid, financiën en governance van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid.

Lees verder ›



Rekenkamer Arnhem

Gemeente Heerlen Rekenkamer

Rekenkamer Groningen

Rekenkamer Lelystad



Inleiding

De rekenkamers van Arnhem, Groningen, Heerlen en Lelystad hebben in samenwerking binnen de eigen gemeente onderzoek gedaan naar de lokale uitwerking van de rol en positie van de raad in het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Dit document bundelt de bevindingen van deze onderzoeken en biedt een vergelijking op verschillende aspecten. Deze vergelijking biedt de gemeenteraden de kans om van elkaar leren.

Lees verder >

Nationaal Programma Heerlen Noord

samen LELYSTAD OOST

NATIONAAL PROGRAMMA ARNHEM OOST

Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid Groningen-Noord

Stand van zaken

Aan de hand van vier rollen van de raad is gekeken naar de stand van zaken binnen de vier gemeenten wat betreft de taken en positie van de raad bij de start van het NPLV.

Lees verder ›



Kaderstellende rol

	Heerlen	Lelystad	Arnhem	Groningen
Onderschrijving doel nationale programma	Doel van het nationale programma wordt raadsbreed onderschreven.	Doel van het nationale programma wordt raadsbreed onderschreven.	Doel van het nationale programma wordt raadsbreed onderschreven.	Doel van het nationale programma wordt raadsbreed onderschreven.
Vertaling doel naar lokale situatie	Heerlen streeft ernaar om in één generatie in Heerlen-Noord op het Nederlands gemiddelde niveau te komen, voor een aantal indicatoren op de betrokken leefgebieden. Het programma betreft 2/3 van de inwoners van de gemeente.	Lelystad streeft ernaar om tegen 2040 de wijken in Lelystad Oost op het niveau te brengen van een gemiddelde G40-gemeente (dit kader komt uit het plan IGLO, voorloper SLO, en niet uit het gebiedsplan). Het programma betreft ongeveer 1/2 van de inwoners van de gemeente.	Het Nationaal Programma Arnhem-Oost heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf wijken langjarig aan te pakken. Het programma betreft ongeveer 1/3 van de inwoners van de gemeente.	De Maatschappelijke Coalitie Groningen-Noord heeft als doel om Groningen-Noord binnen één generatie (20 jaar) op het gemiddelde niveau van stedelijk Groningen te krijgen. Het programma betreft ongeveer 1/4 van de inwoners van de gemeente.
Kaders NPLV (nieuw of bestaand)	Kaders zijn door de raad vastgesteld en bouwen voort op voortzetting van het Krachtwijken-beleid, wijkontwikkelingsplannen met de woningbouwcorporaties en tal van kleinschalige lokale initiatieven.	Het programma IGLO, de voorganger van Samen Lelystad Oost, is door de Lelystadse raad besproken, behandeld en goedgekeurd. Het gebiedsplan Samen Lelystad Oost is door de Alliantie vastgesteld. Dit vormt het kader voor het NPLV.	Er zijn hernieuwde kaders vastgesteld door de raad, maar deze bouwen wel voort op bestaand achterstandenbeleid.	Het college heeft gesteld dat het NPLV Groningen-Noord past binnen wijkvernieuwing 3.0. De raad heeft geen nieuwe kaders vastgesteld.

Kaderstellende rol (vervolg)

	Heerlen	Lelystad	Arnhem	Groningen
Betrokkenheid raad bij totstandkoming gebiedsplan	Routekaart Heerlen-Noord is gepubliceerd en gepresenteerd aan de raad. De raad is hiermee akkoord gegaan met als uitgangspunten de ambitie, de leidende principes en de vijf leefgebieden.	Gebiedsplan is gepubliceerd en ter kennisneming toegezonden aan de Lelystadse raad. De Lelystadse raad heeft het gebiedsplan verder niet inhoudelijk behandeld of besproken.	Gebiedsplan is gepubliceerd en gepresenteerd aan de raad. Daarnaast is er een informatiesessie georganiseerd voor raadsleden over het gebiedsplan.	Gebiedsplan is gepubliceerd en gepresenteerd aan de raad.
Positie programmabureau en -directeur	Het programmabureau is bewust los van de gemeente gepositioneerd. Via de alliantie brengt de gemeente haar beleid in. Men onderzoekt de mogelijkheden van een zelfstandige juridische status. Werknemers programmabureau zijn in dienst van de gemeente.	De programmadirecteur van 'Samen Lelystad Oost' opereert zelfstandig, zonder directe aansturing door de gemeente. Hoewel het programmabureau geen onafhankelijke juridische status heeft, functioneert het als een zelfstandig orgaan.	Het programmabureau valt nu nog onder de gemeente, maar bedoeling is dat dit zelfstandig wordt. De programmadirecteur zal daarmee ook onafhankelijker worden.	Er is inmiddels door de gemeente Groningen namens de Maatschappelijke Coalitie een programmadirecteur NPLV Groningen-Noord aangetrokken die voor de Maatschappelijke Coalitie werkt.
Connectie uitvoering NPLV en gemeentelijk beleid	Heerlen-Noord betreft tweederde van de inwoners. De extra inspanning voor Heerlen-Noord is als aanvulling op het reeds gevoerde beleid. Ontwikkelingen in Noord worden vaak later ook ingezet in de rest van Heerlen. Sommige extra voorzieningen zijn in feite stedelijke voorzieningen.	Het programma Samen Lelystad Oost is pragmatisch ingestoken en is vooral gekoppeld aan rijksgefinancierde maatregelen. Deze indirecte aansluiting op gemeentelijk beleid maakt de koppeling met de bredere ontwikkelingsstrategie moeilijk inzichtelijk (te maken) voor de raad.	Het NPAO raakt een groot deel van de Arnhemse beleidsprogramma's. Er is een start gemaakt met het Arnhem-Oost programma specifiek meenemen in de overwegingen bij gemeentelijk beleid op alle beleidsterreinen.	Groningen-Noord wordt al een aantal jaren in gemeentelijk beleid meegenomen (Regio Deal Groningen Noord) en krijgt sinds het collegeakkoord 2022 expliciet aandacht: in al het beleid gaat een plus naar dit focusgebied.

Controlerende rol

	Heerlen	Lelystad	Arnhem	Groningen
Schriftelijke informatievoorziening	Twee keer per jaar een inhoudelijke en financiële rapportage aan het alliantie-bestuur, welke de raad ontvangt.	De verantwoordingsinformatie aan de gemeenteraad over het programma Samen Lelystad Oost is momenteel beperkt en heeft nog niet de structuur die nodig is om de raad optimaal te informeren.	Twee keer per jaar een inhoudelijke en financiële voortgangsrapportage.	Er wordt tweejaarlijks inhoudelijk en jaarlijks financieel gerapporteerd over wijkvernieuwing, nog niet specifiek over NPLV Groningen-Noord. Raad en college gaan op korte termijn met elkaar in gesprek over de informatievoorziening over het NPLV Groningen-Noord aan de raad.
Mondelinge informatievoorziening	Insteek is informatieavond over de rapportage met de programmadirecteur, maar nog in ontwikkeling. Er is een klankbord-groep van raadsleden ingesteld.	Op dit moment wordt de gemeenteraad van Lelystad mondeling geïnformeerd over het programma Samen Lelystad Oost, voornamelijk via incidentele informatiesessies en presentaties. Deze sessies worden (meestal) georganiseerd op verzoek van de raad.	Het college is voornemens om inhoudelijke bespreekmomenten te organiseren met zowel college als andere focusgebieden. Het programmabureau is voornemens de gemeenteraad uit te nodigen voor werkbezoeken; hiervoor wordt een activiteiten-kalender opgesteld.	Er zijn rondom wijkvernieuwing en het NPLV een expertmeeting en gesprekken tussen raad en bewoners georganiseerd. De raad heeft de agendacommissie gevraagd jaarlijks een beeldvormende sessie te organiseren over het NPLV Groningen-Noord, gericht op resultaten, wenselijkheid, opvolging en de rol van inwoners en gemeente.
Stand van zaken vormgeving monitoringssystematiek	Monitoring van doelen en interventies is geoperationaliseerd; samen-werking met kennisinstituten.	De systematiek voor het volgen van de voortgang van ‘Samen Lelystad Oost’ is nog niet volledig uitgewerkt en de raad krijgt hierover beperkte informatie. Momenteel wordt gewerkt aan een monitoringssysteem dat zowel lokaal als in samenhang met landelijke structuren zal functioneren.	De monitoring vindt plaats op niveau van het complete programma, per programmalijn en op het niveau van acties en activiteiten. Dit gebeurt middels een set van kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren. Echter, de raad is hier nog niet actief bij betrokken.	Monitoring in algemene zin met acht thema’s met elk drie indicatoren o.b.v. reeds bestaand tweejaarlijks onderzoek en enquêtes. In gebiedsplan genoemd monitoringsplan is in ontwikkeling.

Kaderstellende en controlerende rol voor de financiën

	Heerlen	Lelystad	Arnhem	Groningen
Voorleggen van raadsvoorstellen voor NPLV-acties	De raad krijgt voorstellen voor cofinanciering en inzet van eigen gemeentelijke middelen voor specifieke acties voorgelegd.	De raad krijgt voorstellen voor cofinanciering en inzet van eigen gemeentelijke middelen voor specifieke acties voorgelegd.	De raad krijgt voorstellen voor cofinanciering en inzet van eigen gemeentelijke middelen voor specifieke acties voorgelegd.	De raad krijgt voorstellen voor cofinanciering en inzet van eigen gemeentelijke middelen voor specifieke acties voorgelegd.
Link met NPLV in andere raadsvoorstellen	In de raadsvoorstellen wordt er regelmatig een verband gelegd met het NPHN, vooral in context van preventie met gezag, stedelijke ontwikkeling en sociale verbetering.	De koppeling met Samen Lelystad Oost wordt niet altijd expliciet gemaakt in andere (raads)voorstellen die mogelijk ook een verband hebben met of invloed hebben op het programma, wat de samenhang minder zichtbaar maakt voor de raad.	Er zijn raadsvoorstellen waarbij de relatie met het NPAO wordt afgewogen, maar een systematiek ontbreekt vooralsnog.	De link met Groningen-Noord/NPLV Groningen-Noord wordt niet altijd aangegeven. De raad heeft inmiddels het college opdracht gegeven om in stukken aan de raad de samenhang met Groningen-Noord en het NPLV Groningen-Noord te expliciteren.
Overzicht in ingezette middelen en bereikte resultaten	Aparte paragraaf in begroting en jaarrekening, maar nog niet ver ontwikkeld. Financiële stand van zaken bij halfjaarlijkse rapportages.	De raad heeft geen integraal overzicht van de middelen en resultaten uit de gemeentebegroting voor het focus-gebied. Samen Lelystad Oost is verspreid opgenomen, waardoor het inzicht in de financiële aspecten voor de raad ontbreekt.	Vanaf de begroting van 2026 zal er een aparte paragraaf worden opgenomen voor het NPAO. Daarnaast is het college voornemens om de raad twee keer per jaar over de financiële en inhoudelijke voortgang van het NPAO te informeren.	Raad krijgt GEEN overzicht vanuit welke programma's in de gemeente-begroting en jaarstukken middelen voor het focusgebied worden ingezet en hoeveel en met welke resultaten. De raad heeft het college inmiddels opdracht te gegeven een paragraaf over het NPLV Groningen-Noord in de begrotingscyclus op te nemen.

Volksvertegenwoordigende rol

	Heerlen	Lelystad	Arnhem	Groningen
Bewonersparticipatie en rol van raad hierin	GEEN structuur voor rol van de raad bij bewonersparticipatie in het programma.	De rol van de raad bij bewoners-participatie in 'Samen Lelystad Oost' is momenteel beperkt tot het bijwonen van enkele bewoners-avonden, het brengen van een werkbezoek en het incidenteel stellen van kaders. Structurele betrokkenheid bij of actieve deelname aan participatie-processen kan verder worden ontwikkeld.	Nog geen structuur voor rol van de raad bij bewonersparticipatie in het programma. College heeft toegezegd via de raadswerkgroep burgerparticipatie of tijdens een werkbezoek daarover met de raad in gesprek te gaan.	GEEN structuur voor rol van de raad bij bewonersparticipatie in het programma. Concept-participatieverordening en participatiebeleid zijn ter inzage gelegd en in ontwikkeling. De raad heeft besloten bij toekomstige besluitvorming over wijk-vernieuwing en het NPLV Groningen-Noord na te gaan of (bewoners)participatie en inspraak op adequate wijze overeenkomstig de beleidsmatige en wettelijke kaders zijn meegenomen.

Overkoepelende aanbevelingen

De rekenkamers hebben de aanbevelingen uit hun afzonderlijke onderzoeken gebundeld en komen tot de volgende overkoepelende aanbevelingen voor de raad.

Lees verder >



Alle programma's staan aan het begin van een uitvoeringsperiode van 15-25 jaar. De aanbevelingen zijn erop gericht om vanaf het begin een stevige en duidelijke positie van de raad binnen de netwerksturing te realiseren.
De rekenkamers achten het daarom van belang dat alle aanbevelingen die de raad overneemt binnen een jaar worden geagendeerd en geïmplementeerd.
De rekenkamers zullen dit proces monitoren.



Rol

Bepaal een duidelijke rol binnen het programma en evalueer regelmatig of deze nog aansluit bij de veranderende doelen en ontwikkelingen.

- **Samen met belangrijke betrokkenen zoals de wethouder en programmadirecteur**
- **Op basis van sturingsmogelijkheden die de raad heeft binnen het netwerk, bijvoorbeeld via:**
  - Klankbordgroep
  - Raadsrapporteurs
  - Jaarlijkse beeldvormende sessie

Naar bijbehorende goede voorbeelden ›

Inzicht

Vraag het college om uitgebreid en structureel inzicht in de inhoudelijke en financiële voortgang van het NPLV, met resultaten, risico's en wijzigingen.



Bijvoorbeeld via:

- **Aparte paragraaf in de P&C-stukken**
- **Aparte notitie op raadsvoorstel als deze betrekking heeft op NPLV**

Naar bijbehorende goede voorbeelden ›



Informatiestroom

Bepaal welke informatie u wanneer en op welke manier wilt ontvangen.

✓ **Bepaal waarover u op de hoogte wil worden gehouden (evt. samen met experts)**

✓ **Bepaal op welke momenten u op de hoogte wil worden gehouden**

- Strategische langetermijn programma-agenda
- Schriftelijke/mondelinge vragen

Naar bijbehorende goede voorbeelden ›

Burgerparticipatie

Faciliteer en borg burgerparticipatie.



- **Stel de uitgangspunten voor participatie vast (evt. samen met experts)**
- **Laat een participatieplan opstellen**
- **Monitor of deze aanpak wordt toegepast**

Naar bijbehorende goede voorbeelden ›

Goede voorbeelden

Er zijn diverse manieren waarop een gemeente invulling kan geven aan het programma. Aan de hand van verschillende invalshoeken wordt u meegenomen in wat er al gebeurt in de vier gemeenten.

Lees verder ›



Sturi
Beko

Als raad is
nodig. Ook
vraagt om
instrument

Klankbordgroep NPLV van de raad van Heerlen

- De klankbordgroep volgt namens de fracties het NPLV intensiever.
- De klankbordgroe
- Leden hebben g
- College, prograr
  specifieke inforr
- De klankbordgr
- De klankbordgr
  ter plekke een be

ck krijgen over

matieavonden.

erkbezoek om

Aparte paragraaf in de begroting

NPLV Paragraaf in de heerlense begroting is te vinden via dit document op pagina 219 en 220.

De werkwijze van de klankbordgroep is experimenteel. Afgesproken is dat er regelmatig geëvalueerd wordt of de werkwijze aan de verwachtingen en behoeften van de raadsfracties voldoet.



Klankbo

Aparte paragraaf in begroting Heerlen ›

Bewoners / burgerparticipatie

Het betrekken van bewoners bij de uitvoering van het NPLV kan vele vormen aannemen.

- Inwoners in gesprek met raadsleden — Groningen
- Meedenkgroep bewoners — Arnhem
- ‘Frisse Wind’ ondersteuning bewonersideeën — Heerlen

Monitoring en kennisontwikkeling

Om de activiteiten én de resultaten te kunnen volgen, is monitoring en kennisontwikkeling van belang. Dit zijn voorbeelden ter inspiratie.

- Monitoring — Heerlen
- Website — Lelystad
- Academie voor Sociale Stedelijke Ontwikkeling — Heerlen
- Wijkacademie — Groningen

Netwerkend / samenwerkend in de wijk

Samenwerken en netwerken staat centraal in het NPLV en dit krijgt niet alleen vorm via de alliantie maar ook op veel andere manieren.

- **Wijkwethouder en gebiedsteams** — Groningen
- **Buurthub** — Lelystad
- **Van Wijken Weten** — Arnhem
- **Sterkere buurten** — Heerlen
- **Veel samenwerkingspartners** — Arnhem
- **Stratenaanpak** — Groningen
- **Doorbraaknetwerk** — Groningen



Overige voorbeelden

Naast de goede voorbeelden wat betreft de rol van de raad, zijn er ook veel goede voorbeelden wat betreft de inhoud van het programma.

Onderwijs

- Krant van de buurvrouw — Heerlen
- De Bovengrondse Vakschool — Heerlen

Wonen / leefomgeving

- Perspectief op Noord — Heerlen
- Verduurzaming woningen — Heerlen

Armoede

- Kansrijk Groningen — Groningen
- Schulden afkopen — Arnhem

Zorg

- Geboortezorg Flex — Heerlen

Veiligheid

- Sociaal Veilig — Heerlen
- Halt op school — Lelystad

Toekomstig onderzoek

Het NPLV is een meerjarig programma. De rekenkamers zullen dit programma blijven volgen en structureel onderzoek doen naar de voortgang.

Lees verder ›



Voorstel onderzoekslijnen

De vier rekenkamers zijn voornemens om iedere 2 jaar een onderzoek te starten. We houden daarbij rekening met een jaar vooronderzoek en afstemming en een jaar uitvoering van het onderzoek en rapportage aan de raad. Het volgende onderzoek zal starten in 2025. Naarmate de programma's langer in uitvoering zijn, zullen we meer nadruk leggen op de effectiviteit van de aanpak per thema. Meten van effecten is in de beginjaren en gezien de ambitieuze doelen voor weerbarstige problemen minder relevant.

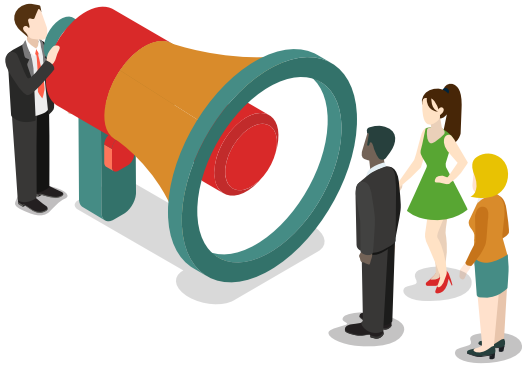
Mogelijke onderzoeksrichtingen

Voor het komende onderzoek 2025-2027 hebben we derhalve de volgende mogelijke onderzoeksrichtingen vastgesteld. Deze worden aan de raden voorgelegd, waaruit de rekenkamers een keuze zullen maken.



Monitoring

De monitoring van het programma (landelijk en lokaal): dekt dit in voldoende mate de doelstellingen en de thema's en geeft dit de raad de mogelijkheid om te sturen en te controleren?



Participatie

Vergelijking van de participatie aanpakken, effectiviteit van geïnitieerde participatie; communicatie over de aanpak en de effecten van het programma met bewoners.



Wonen

Op welke manier pakken de focusgebieden de verbetering van woningen en wijken aan (planning, financiering en uitvoering; de eerste resultaten)?

Samenwerkingen / Colofon

Deze vergelijkende rapportage is gebaseerd op de vier individuele rapporten van de verschillende rekenkamers. Deze rapporten zijn via de volgende links in te zien:

- **Heerlen** Bekijk >
- **Lelystad** Bekijk >
- **Arnhem** Bekijk >
- **Groningen** Bekijk >



Rekenkamer Arnhem

Gemeente Heerlen Rekenkamer

Rekenkamer Groningen

Rekenkamer Lelystad

Persbericht

Rekenkamers werken meerjarig samen met gezamenlijk onderzoek naar het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid

De rekenkamers van Arnhem, Groningen, Heerlen en Lelystad hebben de krachten gebundeld om binnen het kader van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV) gedurende de looptijd van het programma gezamenlijk onderzoek te realiseren. Het NPLV richt zich op het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid in kwetsbare wijken, zetten de gemeenten zich in om duurzame verbeteringen te bewerkstelligen op het gebied van wonen, werken, veiligheid, gezondheid en onderwijs. Door daarbij een netwerkgerichte aanpak te kiezen in een alliantie waarin samenwerking centraal staat, wordt gestreefd naar concrete resultaten die direct bijdragen aan de kwaliteit van leven in de betrokken wijken. Het rekenkameronderzoek biedt belangrijke inzichten en aanbevelingen over de rol en positie van gemeenteraden binnen de netwerksamenwerking van het programma.

Aanbevelingen en lessen uit het onderzoek
De aanbevelingen benadrukken onder andere:

- De noodzaak van structurele monitoring en evaluatie om voortgang en impact meetbaar te maken.
- Het belang van burgerparticipatie en de actieve rol van gemeenteraden hierin.
- Het versterken van informatievoorziening van de raad in een netwerksamenwerking.

Door deze kennis met elkaar te delen, leren de betrokken gemeenteraden van elkaars ervaringen en aanpakken. Goede voorbeelden, zoals de structurele monitoring in Heerlen en het doorbraaknetwerk in Groningen, vormen inspiratie voor verbeteringen in andere gemeenten.

Toekomstig onderzoek en ambitie
De rekenkamers blijven ook de komende jaren actief betrokken met onderzoek naar de voortgang van het NPLV. Voor de periode 2025-2027 wordt onderzoek gepland naar belangrijke thema's in deze fase van het programma. Daarbij wordt gedacht aan de effectiviteit van burgerparticipatie, de monitoring van resultaten en de aanpak van woningverbeteringen in de focusgebieden. De rekenkamer willen met de onderzoeken de gemeenteraden concrete handvatten bieden om hun kaderstellende en controlerende rollen verder te versterken.

Gezamenlijke inzet rekenkamers
De samenwerking tussen de vier rekenkamers illustreert het gezamenlijke streven naar werken aan kwaliteit van het lokale bestuur en daarbij het belang om van elkaar te leren. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de Rekenkamer Arnhem via rekenkamer@arnhem.nl.

Bijlage: *Van toeschouwer naar speler. Een krachtige raad in netwerksamenwerking.*

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
04-12-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de informatieve en meningsvormende bespreking.

Informatieve bespreking:
Geen aanmeldingen om in te spreken.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Het college stelt voor:

1. Het Jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025 vast te stellen.
2. In te stemmen met de investeringen in tijdelijke onderwijshuisvesting en de structurele lasten te dekken uit het exploitatiebudget voor tijdelijke huisvesting uit het IHP.
3. In te stemmen met de investeringen in de Johannesschool en het Maarten van Rossem en de structurele lasten te dekken binnen bestaande middelen.
4. In te stemmen om voor de investering aan Sporthal Kinderkamp een aangepaste afschrijvingstermijn te hanteren van 5 jaar.
5. De voorgestelde begrotingswijziging vast te stellen.

Aandachtspunten

Informatieve bespreking
Voor het raadsvoorstel is ten tijde van het publiceren van de agenda geen aanmelding ontvangen om in te spreken. Wanneer insprekers zich nog aanmelden, wordt de bijlage ‘Lijst van insprekers’ toegevoegd aan de stukken en worden zij hieraan toegevoegd. Zij krijgen dan 5 minuten de tijd om hun bijdrage te delen in de informatieve bespreking.

Meningsvormende bespreking
Er wordt gestart met de meningsvormende bespreking. Er wordt in twee termijnen vergaderd. Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld. De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest.

Aandachtspunten
Voor dit voorstel zijn de effecten van het nieuwe beleid in kaart gebracht, deze zijn opgenomen op pagina 2.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Nermina Kundic

Ambtenaar
Miranda Versluis
miranda.versluis@arnhem.nl
+31621527494

Raadsadviseur
Robin Oosthout
robin.oosthout@arnhem.nl
+31625776491

Aandachtspunten

NB: tekstuele wijziging

Per abuis is in een eerdere versie van het 'Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025' een tekstuele fout terechtgekomen. Ambtshalve is het jaarprogramma daarom op 29 november aangepast naar de juiste versie. Het volgende punt is gewijzigd: in de tabel op pagina 7 stond in de vierde regel in de kolom 'School' *'Uitbreiding IBN-i-Sina en gymzaal (€ 450.000)'.* Dit moet zijn: '*Levensduur verlengd onderhoud gymzaal Kinderkamp (€450.000)'.* De tekst is hierop aangepast.

Inhoudelijke aandachtspunten

- Het jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025 geeft voor 2025 aan welke investeringen in onderwijshuisvesting worden gedaan en wat de planning daarvoor is. Het Integraal Huisvestingsplan (IHP 2024-2039) is hiervoor de basis.
- In de raadsbrief 'Stand van zaken Integraal Huisvestingsplan Onderwijs' (d.d.1 oktober 2024) is aangegeven welke stappen er worden genomen om deze planning te realiseren. Er is gebleken dat de planning moet worden herijkt, dit geldt vooral voor projecten die op korte termijn gaan opstarten. Gezamenlijk met de schoolbesturen is dit besproken. Voornaamste redenen hiervoor zijn een langere aanlooptijd en capaciteitsproblemen aan zowel de kant van de schoolbesturen als de gemeente. De verwachting is dat vanaf 2026 de planning weer, conform hetgeen vastgesteld is in het IHP, gevolgd wordt. In het Jaarprogramma is de vernieuwde planning opgenomen. Ten tijde van de begroting was deze planning nog niet gerealiseerd en daardoor wijkt dit af van het beeld dat in de begroting staat.
- In het IHP is structureel exploitatiebudget opgenomen voor de kosten in tijdelijke huisvesting. Voor komende jaren is dit beeld nader uitgewerkt en voorgesteld wordt om te investeren in voormalig onderwijsgebouwen. Dit betekent dat de raad wordt gevaagd om goedkeuring te geven aan een aantal investeringen, waarbij de structurele lasten worden gedekt uit het budget voor tijdelijke huisvesting uit het IHP. In totaliteit gaat het om een investering van € 8.051.427.
- Er is gebleken dat Sporthal Kinderkamp toch langer nodig is om bewegingsonderwijs in de buurt te borgen. De investering voor het langer openhouden van de sporthal is berekend op € 450.000. Gelet op de geplande nieuwbouw zal deze uiterlijk over vijf jaar alsnog gesloopt worden. Derhalve wordt voorgesteld om een verkorte afschrijvingstermijn van 5 jaar aan te houden in afwijking met het financiële beleid.
- In het Jaarprogramma 2024 is al aangegeven dat er wellicht projecten zijn die ondanks dat deze al beschikt zijn op basis van het vorige IHP herzien dienen te worden. Momenteel speelt dit bij het project rondom vernieuwing van de Piramide. Mocht hier definitief voor worden gekozen dan zal hiervoor een aanvullend raadsvoorstel volgen.

Moties en Toezeggingen

Met het jaarprogramma wordt de volgende toezegging afgedaan:

- Toezegging 1575: Stand van zaken groene schoolpleinen Arnhem

Voorgestelde behandelwijze

Informatieve bespreking

Ten tijde van het publiceren van de agenda is er geen aanmelding ontvangen om in te spreken. Indien insprekers zich nog aanmelden, krijgen zij vijf minuten de tijd om hun bijdrage te delen. Daarna is de raadskamer in de gelegenheid om vragen te stellen. Wanneer er meerdere insprekers zich aanmelden, wordt dit mogelijk een rondetafelgesprek.

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025

Zaaknummer: 4339472
Versie: college
Datum: 18-11-2024

Inhoudsopgave

1.Inleiding 3
2.Voortgang projecten 4
3.Risico paragraaf 6
4.Financieel overzicht....7
5.Overzicht tijdelijke huisvesting....7
6.Planning....9
Bijlage....10
Primair onderwijs 12
Speciaal Onderwijs 18
Opgeleverde projecten....20

1. Inleiding

Begin dit jaar is het Integraal huisvestingsplan onderwijs van de gemeente Arnhem vastgesteld. Een plan dat voor de komende 16 jaar voor primair, voortgezet en speciaal onderwijs een pad uitstippelt naar vervanging en renovatie van de huidige schoollocaties en gymlocaties. Jaarlijks wordt via het jaarprogramma een update gegeven van het IHP, worden aanvragen behandeld en een financiële doorkijk gegeven.

In dit jaarplan wordt in hoofdstuk 2 een kort overzicht gegeven van de fase waarin de projecten zich bevinden: welke projecten er op koers liggen en welke (deels) niet. Daarna worden ook risico's (hoofdstuk 3) benoemd en de financiële uitwerking (hoofdstuk 4) getoond. Tot slot wordt aangegeven welke tijdelijke huisvesting (hoofdstuk 5) benodigd is en de vernieuwde planning (hoofdstuk 6) getoond. In de bijlage staat meer informatie over de projecten en welke projecten reeds zijn afgerond.

Wijzigingen t.o.v. Jaarprogramma 2024
In 2024 is de wissellocatie aan de Spiekmanlaan opgeleverd en in gebruik genomen door de eerste school; de Parcival. Ook is de tijdelijke locatie voor Guido en het Prisma College aan de Zypendaalsweg in gebruik genomen.

De volgende projecten zijn in 2024 in voorbereiding of in uitvoering genomen: tijdelijke gymzaal Fluitekruid, Sterrenkring, De Salamander (Arabesk en De Schatgraaf), De Piramide, GSG Guido, Dr. Bosschool en VSO Brouwerij (nu gevestigd in Oosterbeek).

In het nieuwe IHP is besloten, in samenwerking met de schoolbesturen, om op basis van gewijzigde inzichten en andere uitgangspunten, een andere planning te hanteren dan voorheen. Dit betekent voor sommige projecten dat deze later in de tijd worden uitgevoerd en de voorbereiding hiervoor gestopt is. Deze projecten zijn ook uit jaarprogramma gehaald. Daarnaast is de planning, vanwege een langere aanlooptijd en capaciteitsproblemen aan zowel de kant van de schoolbesturen als de gemeente, gewijzigd. We verwachten dat vanaf 2026 de planning weer, conform hetgeen vastgesteld is in het IHP, gevolgd wordt.

Normbedrag
In 2024 was een normbedrag van € 3.068 per m^2 BVO vastgesteld. Dit bedrag was gebaseerd op een indexatie van de Arnhemse norm. In het IHP is echter uitgegaan van een nieuw normbedrag. Hierbij is besloten dat in het vervolg de VNG norm & indexering wordt gehanteerd en beleidsrijke toevoegingen. Dit is dan ook de systematiek die als basis geldt voor 2025. In de financiële uitwerking (hoofdstuk 4) staan alle investeringsbedragen voor de projecten die vermeld staan in dit jaarprogramma.

Vaststellen gemeentelijke bijdrage
Wanneer voor een project de eerste bijdrage van 15% om tot een aanbesteding gereed ontwerp te komen is opgenomen in het jaarprogramma, wordt de volledige gemeentelijke bijdrage vastgesteld. Bij het vaststellen van de totale bijdrage, op basis van het actuele normbedrag, wordt deze verder geïndexeerd tot in het beoogde jaar van uitvoering. Is de resterende bijdrage in een ander jaarprogramma opgenomen dan de eerste termijn, dan wordt deze termijn niet opnieuw geïndexeerd in het betreffende jaarprogramma. Het eerder bepaalde bedrag blijft dan gehanteerd.

Groene schoolpleinen
In 2024 is er met zeven scholen uitgebreid overlegd. Dit betrof de scholen: Jong Leren, Parcivalschool, Witte Vlinder, De Klaproos, De Rank, Guido de Bres en de Pieter Jongeling. Drie daarvan hebben een subsidie aangevraagd en ontvangen. Voor één daarvan hebben we in het kader van Radicaal Vergroenen een andere aanpak voorgesteld in verband met de omvangrijke renovatie van het gebouw. Tot nu toe is meer dan de helft van de Arnhemse scholen (PO) voorzien van een groen schoolplein. De verwachting is dat in 2025 in ieder geval nog drie scholen een aanvraag voor een groener plein gaan indienen.

2. Voortgang projecten

Project	Financieel	Planning	Opmerkingen
Piramide en Horizon			Uitgangspunten en planning worden opnieuw besproken i.v.m. het nieuwe IHP. Hier moet nog een keuze gemaakt worden voor de tijdelijke huisvesting.
Johannesschool & Mozaïek			Tijdens de voorbereiding van het IHP is overeengekomen dat de Johannesschool, de Mozaïek en 50 leerlingen van Kentalis in één gebouw gehuisvest gaan worden. Hiermee is de Johannes school naar achter verschoven in de planning.
Heijenoordschool			Uitgangspunten en planning worden opnieuw besproken i.v.m. het nieuwe IHP.
De Binnenstad			Uitgangspunten worden opnieuw besproken i.v.m. het nieuwe IHP. De tijdelijke huisvesting aan de Agnietenstraat ligt op het kritieke pad.
Sterrenkring			Uitgangspunten worden opnieuw besproken i.v.m. het nieuwe IHP. De tijdelijke huisvesting aan de Brugstraat ligt op het kritieke pad.
Dr. Bosschool en De Stijgbeugel			Budget reeds ter beschikking gesteld en het ontwerptraject is gestart. Oplevering gepland is medio 2026.
GSG Guido			Budget reeds ter beschikking gesteld, met eigen bijdrage. GSG is budget toereikend. Investeren in maatregelen voor netcongestie wordt nog onderzocht en kan tot extra kosten leiden. Ontheffingen en vergunningen zijn verleend. Het bestaande gebouw wordt dit jaar gesloopt, direct gevolgd door start uitvoering van de nieuwbouw. De oplevering van de nieuwbouw is gepland eind 2025.
Arabesk en Schatgraaf (Salamander)			Haalbaarheid wordt onderzocht van gecombineerde uitvoering uitbreiding met SUVIS-maatregelen voor eind 2025.
Gymzaal Fluitekruid			Budget reeds ter beschikking gesteld. Oplevering nu gepland voor december 2025. In januari 2026 gaan de scholen gebruik maken van de gymzaal.

Project	Financieel	Planning	Opmerkingen
Tijdelijke huisvesting Zypendaalsweg			Deze huisvesting wordt benut voor het tijdelijk huisvesten van GSG Guido en Prisma College tot en met 2025. Er is een overschot van 500m2 in dit gebouw.
(tijdelijke) Huisvesting VSO De Brouwerij			VSO de Brouwerij zal voorlopig tijdelijk worden gehuisvest, hierover zijn we nog in gesprek met Quadraam en de Onderwijsspecialisten.
Confetti			Op basis van het aantal leerlingen zal het schoolgebouw moeten worden uitgebreid. Dit project zal in 2025 opgepakt worden.
De Witte Vlinder			De Witte vlinder zal in 2025 opgestart worden.
Tijdelijke uitbreiding Prisma College			Tijdelijke uitbreiding Prisma is opgenomen in het IHP. Dit project zal in 2025 opgepakt worden.
Tijdelijke huisvesting Kentalis			Er wordt tijdelijke huisvesting gezocht voor twee doelgroepen: Ambulante begeleiding en 50 leerlingen (doven/slechthorenden). Op dit moment is nog niet bekend wat de definitieve locatie wordt.
Levensduur verlengende maatregelen gymzaal Kinderkamp.			Om voldoende bewegingsonderwijs capaciteit te behouden is besloten de sloop van gymzaal Kinderkamp uit te stellen en levensduur verlengend onderhoud uit te laten voeren. Het schoolbestuur voert dit in opdracht van de gemeente uit.

Groen = op schema
Oranje = vereist aandacht

3. Risico paragraaf

Er zijn diverse ontwikkelingen te zien die invloed kunnen hebben op de toekomstige financiën. Deze ontwikkelingen zijn nu nog niet concreet genoeg om mee te nemen in dit jaarprogramma. Om dit toch in beeld te krijgen worden ze hieronder al genoemd:

- **ISK**
  De instroom en daarmee de huisvesting van de leerlingen van het ISK kent een onvoorspelbaar verloop. Ondanks de recente uitbreiding (bij het Maarten van Rossem) zijn er opnieuw signalen dat deze doelgroep de komende tijd gaat groeien. Hoe de huisvesting hierop geregeld dient te worden is voor nu nog onduidelijk en wordt de komende tijd besproken. De kans is echter aanwezig dat hiervoor kosten gemaakt moeten worden gemaakt. Een eerste schatting, gebaseerd op eerdere verbouwingen voor ISK, komt op € 350.000.

- **SUVIS**
  Bij de uitvoering van SUVIS in de MFC's zijn enkele knelpunten die leiden tot vertraging. Denk hierbij aan netcongestie of de noodzakelijkheid van tijdelijke huisvesting. In sommige gevallen is hierdoor wellicht aanvullend budget nodig.

4. Financieel overzicht

Bij vaststelling van het IHP is besloten over te gaan op een andere, nieuwe, normering voor renovatie- en nieuwbouwprojecten. Er wordt uitgegaan van de VNG-norm als basis, met beleidsrijke toevoegingen om ambities waar te maken.

In het overzicht hieronder zijn per project de totale kosten voortvloeiend uit de VNG-norm, de beleidsrijke toevoegingen, plankosten, rentekosten en eventuele afschrijvingen en andere exploitatiekosten weergegeven. De kosten zijn gebaseerd op de VNG-norm prijspeil 2024. Indien onderbouwd niet voldaan kan worden aan een beleidsrijke toevoeging, wordt deze in mindering gebracht op de totale investering. De aanvraag van de projecten, zoals vermeld in het IHP, is bij vaststelling van het IHP geaccordeerd door de raad en hoeven dus niet meer aangevraagd te worden. De kosten hiervan zijn ook in het MIP opgenomen.

Wijk	School	Totale Investeringskosten	Desinvestering	Verhuiskosten
	Nieuwe Lorentz	€ 12.000.000	n.v.t.	
	ISK	€ -	n.v.t.	
	Olympus	€ 800.000	n.v.t.	
Presikhaaf	Levensduur verlengend onderhoud gymzaal Kinderkamp	€ 450.000	Renovatie/uitbreiding	
Presikhaaf	Tijdelijke huisvesting Kentalis	€ 946.764	n.v.t.	33.670
Schuytraaf	Schatgraaf & Arabesk	€ 5.838.596	Renovatie/uitbreiding	33.448
Vredenburg/Kronenburg	Confetti	€ 1.409.537	Renovatie/uitbreiding	9.324
Malburgen	De Piramide (/ Horizon)	€ 4.806.966	€ 549.229,94	-
Monikkenhuizen	Thomas a Kempis College 3 gymzalen	€ 7.295.494	n.v.t.	-
Velperweg e.o.	Beekdal Lyceum	€ 20.483.085	Renovatie/uitbreiding	274.295
Malburgen	Johannesschool + Mozaiek Eimerssingel + 50 Kentalis	€ 16.903.079	€ 516.594,69	133.940
Malburgen	Parcival + Mozaiek Zwanebloem	€ 16.579.752	€ 288.054,00	78.292
Malburgen	Fluitekruid	€ 2.640.000	Renovatie/uitbreiding	-
Alteveer/Cranenvelt	De Zyp + Klaproos + 35 leerlingen Floriant +2 gymzalen Viottastraat	€ 20.276.308	€ 272.278,00	130.203
Heijenoord	Heijenoordschool	€ 7.939.321	€ 76.094,76	63.418
Centrum	de Sterrenkring	€ 5.028.095	Renovatie/uitbreiding	37.962
Centrum	Prisma College + Parcival Noord	€ 27.316.096	0 P.noord	221.815
Centrum	Montessori de Binnenstad	€ 6.696.804	Renovatie/uitbreiding	53.354
Burgermeesterwijk/Hoogka	Tijdelijke uitbreiding Prisma	€ 4.686.643	Renovatie/uitbreiding	45.843
Geitenkamp	Gereform SGM Guido	€ 7.778.000	0 (geen boekwaarde)	-
Klarendal	Brouwerij Oosterbeek	€ 1.300.000	0 (geen boekwaarde)	73.297
Alteveer/Cranenvelt	Dr. Bosschool Kentalis	€ 8.651.566	€ 710.000,00	-

**Huurkosten prisma (2025) zijn € 71.910.*

**De sloop en aanleg ecozone is in het project Malburgen opgenomen in de begroting.*

5. Overzicht tijdelijke huisvesting

Om de planning (zie pagina 10) vanuit het IHP te realiseren is tijdelijke huisvesting benodigd. Op dit moment wordt gewerkt aan een planning voor de tijdelijke huisvesting. Doelstelling is om in het eerste kwartaal van 2025 gezamenlijk met de schoolbesturen een concreet plan te hebben voor de tijdelijke huisvesting voor de komende 5 jaar. Voorafgaand hieraan is besloten om enkele panden alvast geschikt te maken die sowieso nodig zijn de komende periode voor tijdelijke huisvesting. Dit betreffen de voormalige schoolpanden aan de Brugstraat en Agnietenstraat.

De investeringskosten om deze panden geschikt te maken voor tijdelijke huisvesting bedragen:

- Brugstraat € 2.996.013
- Agnietenstraat € 5.055.414

De kapitaalslasten hiervan worden gedekt uit het krediet voor de tijdelijke huisvesting.

De exploitatiekosten bedragen:

- Brugstraat € 50.000
- Agnietenstraat € 165.000

6. Planning

Hieronder staat de vernieuwde planning weergegeven van de projecten uit het IHP. Voorafgaand hieraan worden de vertragingen weergegeven en welk effect dit heeft op de opleverdatum.

Integrale planning IHP
Voor de planning van het IHP is gebruik gemaakt van doorlooptijden uit het document Tijdpad voor scholenbouw (Ruimte OK). Het realiseren van een nieuw schoolgebouw, of het aanpassen van een bestaand gebouw door het te renoveren of verduurzamen, kost tijd. Een regulier planproces kost doorgaans 4 tot 8 jaar. Dit is gemeten vanaf het moment dat een project als initiatief wordt aangemerkt tot daadwerkelijke realisatie. Dit is vertaald naar doorlooptijden van scholen van 4, 6 of 8 jaar, afhankelijk van hoeveel gebiedsontwikkeling in het proces zit.

Effect van vertragingen
Vertraging als gevolg van langere aanlooptijd en tekort aan personeel zijn van invloed op de IHP-planning. Onderstaande tabel geeft de verschuiving van data weer. De oranje gemarkeerde data zijn verschoven, de groen gemarkeerde data zijn overeenkomstig de planning van het IHP.

nr.	*In gebruik name*	*Schoolnaam*
1	*2023*	Spiekmanlaan
2	*2024*	Brouwerij Oosterbeek
3	*2025*	Dr. Bosschool Kentalis
4	*2025*	Gereform SGM Guido
5	*2025*	Fluitekruid
6	*2025*	Tijdelijke uitbreiding Prisma
7	*2026*	Tijdelijke huisvesting Kentalis
8	*2025*	Schatgraaf & Arabesk
9	*2027*	De Piramide (/ Horizon)
10	*2027*	Thomas a Kempis College 3 gymzalen
11	*2027*	Beekdal Lyceum
12	*2027*	Confetti
13	*2027*	Montessori de Binnenstad
14	*2027*	de Sterrenkirng
15	*2028*	Uitbreiding Ibn-i Sina + Gymzaal
16	*2028*	Hugo de Grootschool + St. Paulusshool + extra ruimte Rijnpark
17	*2028*	Heijenoordschool
18	*2029*	Prisma College + Parcival Noord
19	*2029*	de Wijzer
20	*2029*	Parcival & Mozaïek Zwanebloem
21	*2029*	Floriant Bakenbergseweg
22	*2029*	Johannesschool + Mozaïek Eimerssingel + 50 Kentalis
23	*2029*	Gymzaal Eimers
24	*2030*	Montessori College Arnhem
25	*2030*	Thomas a Kempis College

nr.	In gebruik name	Schoolnaam
26	*2030*	De Zyp + Klaproos + 35 leerlingen Floriant +2 gymzalen Viottastraat
27	*2031*	Olympus college, Maarten van Rossum en VSO Brouwerij
28	*2031*	Stedelijk Gymnas. Arnhem
29	*2032*	De Witte Vlinder
30	*2032*	Gymzaal Bauerstraat (Pieter Breughel)
31	*2032*	Jozef Sartoschool
32	*2033*	Pieter Breughelschool
33	*2033*	t Panorama
34	*2033*	Gymzaal Bernhard (Beekdal)
35	*2034*	PO school Rijnpark & Gymzaal
36	*2034*	1 VO school Rijnpark
37	*2035*	Gymzaal Arnhemse Montessorischool
38	*2035*	Arnhemse Montessorischool
39	*2035*	Julianaschool
40	*2036*	De Laarhorst + De Lingelaar
41	*2036*	De Troubadourschool
42	*2037*	De Boomhut
43	*2038*	Jan Ligthartschool
44	*2038*	PO school Rijnpark & 2 gymzalen
45	*2039*	De Laarakker en de Expeditie
46	*2039*	Pieter de Jong - Pythagoras
47	*2039*	Leerpark Arnhem

Bijlage

In deze bijlage staan alle projecten weergegeven die nu in voorbereiding of inmiddels afgerond zijn. De projecten zijn per categorie (primair, voortgezet of speciaal onderwijs) en per wijk weergegeven.

Primair onderwijs

Wijk: Schuytgraaf

- *Arabesk en Schatgraaf (de Salamander), Meikers 3*

  Ondanks de uitbreiding in 2019 blijft de druk als gevolg van demografische ontwikkelingen voor de scholen in Schuytgraaf onverminderd groot. De scholen in Schuytgraaf genieten een toenemende belangstelling vanuit omliggende wijken. Een gevolg hiervan is dat het leerlingaantal van de scholen in de omliggende wijken afneemt. Schoolbesturen en gemeente zijn hierover in gesprek.
  Om de druk op te vangen moet de Salamander (wederom) uitbreiden. Verdere (toekomstige) uitbreiding is ongewenst. Dit zou te veel druk geven op het gebouw, de locatie en de omgeving. Er wordt uitgegaan van een uitbreiding van 650 m2 en een interne verbouwing met een verwachte investering van circa EUR 3,2 miljoen.

  Suvis
  Voor de uitvoering van SUVIS-maatregelen is mogelijk tijdelijke huisvesting nodig. De haalbaarheid van SUVIS is afhankelijk van de oplossing voor netcongestie.

- *Confetti, Vederwolk 17*

  In juli 2021 is de nieuwbouw van de Confetti opgeleverd. Door de hierboven geschetste ontwikkelingen is een verdere groei van Confetti ook onvermijdelijk. Om de toename van het aantal leerlingen op te vangen is een viertal noodlokalen tegenover de Confetti geplaatst en is in 2021 ten behoeve van onderwijsuitbreiding grond aangekocht. Op deze grond is de bedoeling extra (definitieve) uitbreiding van 420 m2 voor Confetti te realiseren. Om verdere groei te voorkomen heeft Confetti ook een leerlingenstop ingesteld.

Wijk: Vredenburg en Kronenburg

- *Piramide, Groningensingel 1185*

  De directie en teams van de Piramide en Horizon hebben besloten om samen te gaan werken. De inpassingsstudie en startnotitie (bijna) zijn gereed en de beschikking voor het bouwkrediet is afgegeven. Door voortschrijdend inzicht rondom de leerlingaantallen op SBO locaties[1], is besloten dat er eerst een gezamenlijke visie nodig op het SBO als basisvoorziening in Arnhem. Als de visie duidelijk is kunnen de kaders opnieuw vastgesteld worden en wordt verder gegaan met het project. Verwachting is dat begin 2025 er een visie is vastgesteld.

[1] *De gemeente constateert een terugloop in leerlingenaantallen op alle SBO locaties, zo ook De Piramide. Echter de praktijk laat een ander beeld zien. De afwijking in leerlingenaantallen is aanleiding om het over de uitgangspunten van het project te hebben.*

Wijk: Malburgen

- *Johannesschool, Mozaïek & 50 leerlingen van Kentalis (Eimerssingel-Oost 262 &264)*

  Tijdens de voorbereiding van het nieuwe IHP is overeengekomen dat de Johannesschool, de Mozaïek en 50 leerlingen van Kentalis (D/SH leerlingen Dr Boschschool en een gymzaal) in één gebouw gehuisvest gaan worden. Op dit moment wordt gewerkt aan stedenbouwkundige- en verkeerskundige randvoorwaarden en is de ambitie uitgesproken voor een kleine gebiedsontwikkeling.

  - *Johannesschool*

    Vanwege de huidige omvang van de school zijn gesprekken gevoerd over de visie van de school en de toekomstverwachting. De ambitie is de school in stand te houden en samenwerking aan te gaan met de Dr. Bosschool D/SH in een school-in-school constructie.

  - *Het Mozaïek, Eimerssingel-Oost 264*

    Het Mozaïek heeft twee zelfstandig functionerende scholen, aan de Zwanenbloemlaan en de Eimerssingel. Locatie Eimerssingel zal volgens het IHP eerst vernieuwd worden, en locatie Zwanenbloemlaan daarna. Daarnaast vindt het gesprek plaats over de specifieke huisvestingsbehoefte van de OAB doelgroep van Het Mozaïek.

- *Parcival-Zuid en Mozaïek, Zwanebloemlaan 4*

  In het nieuwe IHP is overeengekomen dat de Parcival & Mozaïek Zwanebloem in één gebouw gehuisvest gaan worden. Dit zal nu als één ontwikkeling opgepakt gaan worden.

- *Gymzaal Fluitekruidstraat*

  De gymzaal aan de Fluitekruidstraat, in eigendom van de gemeente Arnhem en wordt gesloopt. Naast de oude gymzaal staat het buurthuis De Hobbit. Dit pand is van Rijnstad en ook in zeer slechte staat. Voor beide gebouwen komt één nieuw gebouw terug. Het gemeentelijk deel van de nieuwbouw beperkt zich tot de gymzaal; het buurthuis en de appartementen er bovenop zullen door Volkshuisvesting Arnhem ontwikkeld worden. Volkshuisvesting Arnhem is bouwheer en voert de bouw van gymzaal, appartementen en buurthuis integraal uit.

  Vooralsnog is de geplande oplevering van de gymzaal vierde kwartaal 2025. Vanaf 2026 drukken de kapitaallasten van jaarlijks circa € 50.000 op de begroting.

  Vanwege de sluiting van de huidige gymzaal is ter overbrugging een tijdelijke gymzaal gebouwd. Deze wordt tot januari 2026 ingezet op deze locatie. Er wordt nog onderzocht waar deze gymzaal daarna kan worden geplaatst.

Wijk: Alteveer/Cranenvelt

- *De Zyp, Peter van Anrooylaan 3*

  In het IHP is opgenomen dat de vernieuwing van de Zyp en de Klaproos en bijbehorende gymzalen in één ontwikkeling worden opgepakt. Hierbij wordt één inclusieve school gecreëerd, waar zowel leerlingen van de Zyp, de Klaproos en een aantal leerlingen van de Floriant worden gehuisvest. Er is sprake van een kleine gebiedsontwikkeling waar ook woningbouw als mogelijkheid wordt gezien.

Wijk: Heijenoord

- *Heijenoordschool, Gentiaanstraat 25*

  In de huidige situatie zijn er twee schoolgebouwen op enige afstand van elkaar gesitueerd. Bedoeling is beide schoolgebouwen te slopen en nieuwbouw te realiseren op de hoofdlocatie. Het gebied waar de school gevestigd is bevindt zich in een gebiedsontwikkeling. Er wordt daarom integraal gekeken naar dit project.

- *Parcival Noord & Prisma*

  In het IHP is aangegeven dat de definitieve locatie voor Parcival Noord in Heijenoord West is. In dit gebied wordt ook de uitbreiding van het Prisma College gerealiseerd. De bedoeling is dat deze scholen gelijktijdig gerealiseerd worden. Op dit moment loopt nog de gebiedsontwikkeling, waar deze scholen in meegenomen worden.

Wijk: Centrum

- *Sterrenkring, Blekerstraat 2*

  De keuze voor renovatie of nieuwbouw is gemaakt. Er is gekozen voor renovatie. Er is een beperkt overschot aan vierkante meters, doordat er een kinderopvang in de school zal worden gevestigd en er een correctie is toegepast op de fietskelder die niet meetelt in het aantal vierkante meter voor de school. De verwachting is dat de school tijdelijk gehuisvest gaat worden in de Brugstraat 6.

- *Vrije school Parcivalschool-Noord, Brugstraat 6*

  De Parcivalschool is tijdelijk gehuisvest (vanaf mei 2024) aan de Spiekmanlaan 16. Dit is een wissellocatie die voor minimaal 15 jaar voor onderwijs wordt ingezet. In het nieuwe IHP wordt Parcival Noord in één ontwikkeling gerealiseerd met het Prisma College in de wijk Heijenoord.

- *Montessori De Binnenstad, Damstraat 6*

  Het schoolbestuur heeft de voorkeur uitgesproken voor renovatie van de school. Dit is, mede gezien de locatie, ook een goede optie. Op het gebouw is wel een beschermd stadgezicht van toepassing. De verwachting is dat de school tijdelijk gehuisvest gaat worden in de Agnietenstraat.

Wijk: Presikhaaf

- *Levensduur verlengd onderhoud gymzaal Kinderkamp, Kinderkamp 5*
  Volgens planning zouden Sporthal Kermisland en Kinderkamp gesloopt worden nu sporthal Middachtensingel opgeleverd is. Echter door verschillende redenen blijkt sporthal Middachtensingel niet voldoende capaciteit te bieden voor de scholen die hierin gymmen. Daarom is besloten in het nog te ontwikkelen gebied extra sportcapaciteit te realiseren. Om in de tussentijd voldoende capaciteit te behouden is besloten de sloop van gymzaal Kinderkamp uit te stellen. De kwaliteit van deze gymzaal is echter niet in orde. Daarom is in samenspraak met het schoolbestuur dat gebruik maakt van deze zaal afgestemd dat er levensduur verlengend onderhoud uitgevoerd dienen te worden. Het schoolbestuur draagt zorg voor de uitvoering van de werkzaamheden en de gemeente draagt de geraamde kosten van € 450.000.

Voortgezet Onderwijs

Wijk: Burgermeesterwijk / Hoogkamp

- *Tijdelijke huisvesting Zypendaalseweg*
  Dit pand wordt tot en met 2025 gehuurd voor tijdelijke huisvesting van Guido en (uitbreiding) Prisma College. Het is een groot pand dat naast ruimte voor deze scholen ook nog ruimte biedt voor andere gebruikers. Er is op dit moment een overschot van 532 vierkante meter. Bekeken wordt waarvoor de ruimte kan worden ingezet. Voordat de ruimte in gebruik genomen kan worden dient er een verbouwing plaats te vinden. De geschatte kosten hiervoor bedragen € 54.796 incl. gem. plankosten. De huurkosten bedragen € 45.220 per jaar.

Wijk: Geitenkamp

- *GSG Guido, Grensweg 2*

  Vanwege de slechte staat van het pand van Guido is besloten dat zij in aanmerking komen voor vervangende nieuwbouw op de huidige locatie. Het project is succesvol aanbesteed voor de uitvoering. Tussen Gemeente en Guido worden gesprekken gevoerd over investeren en exploiteren van het batterijsysteem. Mogelijk zijn hiervoor extra investeringen nodig.
  De sloop zal in november 2024 starten. Verwacht wordt dat de nieuwbouw gereed is in 2025. Tijdelijke huisvesting is gevonden aan de Zypendaalseweg in de periode januari 2024 tot en met december 2025.

Wijk: Elderveld

- *Lorentz, Metamorfosenallee 100*
  In 2017 heeft het college besloten garant te staan voor de nieuwbouw van het Lorentz Lyceum voor een bedrag ter hoogte van € 12 miljoen. In 2019 is gestart met de bouw, de hoogte van de garantstelling is daarop aangepast naar ongeveer € 13 miljoen. Echter de financiering is niet aangepast en nog steeds gebaseerd op het oorspronkelijke bedrag van de garantstelling.

  In 2020 is het gebouw opgeleverd en bleken de totale kosten ongeveer € 17.5 miljoen te zijn. Dit is aanzienlijk meer dan vooraf afgestemd. Er wordt daarom met Quadraam gesproken over dit verschilbedrag. Hier is nog geen overeenstemming over.

  Na afhandeling en overeenstemming met Quadraam over het eindbedrag, zullen wij bij de raad terugkomen voor zowel het budget dat nodig is voor aanpassing van het bedrag van de garantstelling als, indien dit nodig blijkt, eventueel extra budget.

Wijk: Vredenburg en Kronenburg

- *ISK, Groningensingel 1235*
  Mede als gevolg van meer opvangplekken in de stad is de behoefte aan ISK onderwijs hoger dan verwacht. Er is niet alleen een hogere instroom bij Quadraam, maar ook een hogere instroom van 16 en 17 jarigen bij uitvoeringspartner RijnIJssel.
  Er is afgesproken dat Quadraam de ISK onderbrengt bij het Maarten van Rossem. Hiervoor zijn binnen het Maarten van Rossem aanpassingen gedaan.

Wijk: Malburgen

- *Gymzaal Olympus, Olympus 11*
  In januari 2024 zijn de daken van de gymzalen bij het Olympus College (Olympus 11 te Arnhem) beschadigd en één dak is ingestort. Omdat het gebouw (de gymzalen en toebehoren) na een eerste inventarisatie door experts als niet veilig wordt beschouwd heeft Quadraam (juridisch eigenaar) direct actie ondernomen en het gehele complex ten behoeve van de veiligheid gesloten. Door de beschadiging en instorting zijn de drie gymzalen (tijdelijk) niet meer geschikt voor gebruik.

  Om de schade op te kunnen lossen en weer te zorgen voor voldoende ruimte voor bewegingsonderwijs is het noodzaak zo snel mogelijk een tijdelijke voorziening te realiseren. In Turap1 is op basis van de toen aanwezig informatie een bedrag van € 800.000 opgenomen. Dit zonder enige aanvaarding van aansprakelijkheid.

Speciaal Onderwijs

Wijk: Klarendal

- *Huisvesting VSO De Brouwerij*
  Gemeenten Renkum en Arnhem zijn bestuurlijk overeengekomen dat VSO De Brouwerij (Onderwijsspecialisten) zal verhuizen van Oosterbeek naar Arnhem, en SO Floriant van Arnhem naar Oosterbeek.

  Daarvoor moet er voor de school tijdelijke of definitieve huisvesting gevonden worden in Arnhem. Momenteel wordt gekeken of deze school, vooruitlopend op het IHP, tijdelijk bij het Olympus gehuisvest kan worden. Hierover zijn gesprekken met beide schoolbesturen gaande. Oorspronkelijk moesten zij eind 2024 het huidige gebouw in Oosterbeek verlaten, dit is echter verlengd naar het einde van het schooljaar 2024/2025.

  De totale investeringskosten voor het realiseren van huisvesting voor De Brouwerij worden vooralsnog geschat op € 1,3 mln. Bij deze schatting is voor dit project een afwijkend normbedrag per m2 bvo gehanteerd omdat het hier naar verwachting gaat om een relatief kleine verbouwing in een bestaand schoolgebouw. Na de locatiekeuze kunnen de definitieve verbouwkosten bepaald worden en worden de totale investeringskosten herijkt.

Wijk: Alteveer/Cranevelt

- *Dr. Bosschool en De Stijgbeugel, Hommelseweg 403*

  Het gebouw de Stijgbeugel (gelegen naast de Dr. Bosschool) zal ingrijpend worden gerenoveerd en zeer beperkt worden uitgebreid. Met het ontwerp is gestart, de renovatie zal starten in de zomer van 2025 en opgeleverd in de zomer van 2026. De beschikking is bij aanvang projectdefinitie verleend en bedragen zijn conform beschikking overgemaakt.

Wijk: Heijenoord

- *Uitbreiding Prisma College*

  Na oplevering van de nieuwbouw in 2022 is gebleken dat de leerling instroom van het Prisma College hoger ligt dan tijdens de planvorming en de bouw werd verwacht. Ook is in de periode tussen planvorming en oplevering nieuwbouw de VNG-normering voor wat betreft het aantal benodigde m2 per leerling aanzienlijk verhoogd (van 9,2 naar 12,2 m2 per leerling). Hierdoor is de huidige huisvesting van Prisma College niet meer toereikend voor het aantal leerlingen. Dit ruimtetekort moet permanent worden opgelost en wordt meegenomen bij de gebiedsvisie Heijenoord. Dit is in het IHP opgenomen waarbij het Prisma College samen met de Parcivalschool-Noord in één gebouw of naast elkaar gehuisvest zal worden.
  Voor de korte termijn is ruimte gevonden in de tijdelijke huisvesting aan de Zypendaalseweg.

Wijk: Schaarsbergen

- *SO Lichtenbeek, Wekeromseweg 6*

  Bij de SO Lichtenbeek zijn al langere tijd parkeer- en verkeersproblemen.
  Voor deze parkeerproblematiek bij SO Lichtenbeek is door de Onderwijsspecialisten een aanvraag ingediend. Parkeerproblemen vallen echter niet binnen/onder de verordening en komen daardoor niet in aanmerking voor bekostiging. Dit probleem moet echter wel opgelost worden vanwege de onveiligheid/ onhoudbaarheid van de situatie. Lichtenbeek maakt nu nog gebruik van parkeerplaatsen van de naastgelegen stichting Bio. Begin 2025 gaat Stichting Bio verbouwen waardoor een deel van de parkeerplaatsen waar Lichtenbeek nu gebruik van maakt, gaan verdwijnen. Dit vergroot de problemen.

  Ook voor de verkeersproblematiek is vooralsnog geen oplossing. Tot nu toe lijkt het verbeteren van de verkeersproblematiek op eigen terrein van SO Lichtenbeek niet mogelijk. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanwezig Natura 2000 gebieden.

  In de afgelopen jaren is veelvuldig overleg gevoerd tussen de Onderwijsspecialisten en de gemeente Arnhem over de parkeer- en verkeersproblematiek. Hier zijn allerlei mogelijkheden onderzocht, er is nog geen zicht op een oplossing. Voorgesteld wordt om een extern bureau opdracht te geven voor:
  - Een oplossing op de korte termijn.
  - Een oplossing c.q. toekomstvisie voor de lange termijn op deze locatie.

  De uitvoeringskosten hiervan worden bepaald aan de hand van de uitkomsten van de diverse onderzoeken. Indien hiervoor budget noodzakelijk is wordt dit afzonderlijk aan de raad voorgelegd.

Wijk: Presikhaaf

- *Tijdelijke uitbreiding Kentalis*

  De tijdelijke huisvesting voor Kentalis bestaat uit twee onderdelen:
  1. **Ambulante begeleiding**
     De ambulante begeleiding is op zoek naar tijdelijke huisvesting voor een korte periode. De omvang hiervan is gering. Momenteel wordt bekeken welke locaties hiervoor geschikt zijn.
  2. **50 leerlingen (doven/slechthorenden)**
     In het IHP is opgenomen dat deze kinderen in de nieuwbouw van de Johannes en Mozaïek een plek krijgen. Nu zijn ze nog gehuisvest in de Dr. Bosschool, maar zodra deze overgaat naar de nieuwbouw is er voor hen tijdelijke huisvesting nodig. Streven hierbij is om de kinderen niet vaker dan nodig te verplaatsen. Om die reden wordt momenteel gekeken of er tijdelijke huisvesting mogelijk is op de kavel bij het Johannes. Dit vooruitlopend op de tijdelijke huisvesting die daar komt voor de Johannes en Mozaïek.

  Op dit moment maakt Kentalis gebruik van het schoolgebouw aan de Betaniestraat.
  In overleg met de school investeert de gemeente in levensduur verlengend onderhoud van drie jaar. Echter afhankelijk van de ontwikkelingen in Presikhaaf kan dit pand langer in gebruik blijven. De voorkeur vanuit onderwijs is dat het pand een onderwijsbestemming behoudt. Zo kan het ook ingezet worden voor tijdelijke huisvesting van andere scholen.

Opgeleverde projecten

Wijk	Soort onderwijs	School	Adres	Oplevering
Heijenoord	VSO	Prisma College	Heijenoordseweg 7	2022
Vredenburg	PO	De Ommelander	Slochterenweg 27	2023
Vredenburg	PO	Da Vinci	Slochterenweg 27	2023
Presikhaaf	PO	Parkschool	Kinderkamp 7	2023
Presikhaaf	PO	Ibn-i Sina	Kinderkamp 7	2023
Velperweg e.o.		Wissellocatie Spiekmanlaan	Spiekmanlaan 16	2024
Malburgen	PO	Tijdelijke Gymzaal Fluitekruid	Fluitekruidstraat	2024

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4339472

Onderwerp: Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025

Kernboodschap

In dit jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025 geven we aan welke investeringen in dat jaar in onderwijshuisvesting worden gedaan en wat de planning daarvoor is. De basis hiervan wordt ontleend uit het Integraal Huisvestingsplan (IHP 2024-2039) dat begin dit jaar is vastgesteld. In 2025 gaan we onder meer een nieuw schoolgebouw opleveren voor GSG Guido en gaan we gymzaal Fluitekruid opleveren, zodat deze vanaf 2026 weer ingezet kan worden voor het bewegingsonderwijs. Ook lossen we het ruimteprobleem bij de Salamander op, door uitbreiding te realiseren. En starten we met de uitbreiding van Confetti.

Voorstel

1. Het Jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025 vast te stellen.
2. In te stemmen met de investeringen in tijdelijke onderwijshuisvesting en de structurele lasten te dekken uit het exploitatiebudget voor tijdelijke huisvesting uit het IHP.
3. In te stemmen met de investeringen in de Johannesschool en het Maarten van Rossem en de structurele lasten te dekken binnen bestaande middelen.
4. In te stemmen om voor de investering aan Sporthal Kinderkamp een aangepaste afschrijvingstermijn te hanteren van 5 jaar.
5. De voorgestelde begrotingswijziging 24-009 vast te stellen.

Inleiding

Arnhem GEMEENTE

Het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (IHP) 2024-2039 beschrijft voor de komende 16 jaar voor het primair, voortgezet en speciaal onderwijs het pad naar vervanging en renovatie van de huidige schoollocaties. Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de onderwijsbesturen. Het plan helpt ons om het Arnhemse onderwijsveld de best mogelijke faciliteiten te bieden, zodat de onderwijspartners in staat zijn om onze kinderen en jongeren optimaal te kunnen faciliteren in hun ontwikkeling. Op basis van opeenvolgende jaarprogramma's wordt door schoolbesturen en de gemeente uitvoering gegeven aan het Integraal Huisvestingsplan (IHP).

De onderwijswetgeving schrijft voor dat de gemeenteraad normen vaststelt aan de hand waarvan de bedragen worden vastgesteld voor de toegekende voorzieningen in de huisvesting. Het zogenaamde normbedrag. Dit normbedrag is taakstellend. Het schoolbestuur is als bouwheer gehouden om met dit bedrag de huisvestingsvoorziening te realiseren. In het IHP zijn afspraken hierover gemaakt. Deze worden gevolgd in dit jaarprogramma.

Naast de projecten die in het jaarprogramma staan worden ook de SUVIS-projecten uitgevoerd. In de Raadsbrief Stand van zaken SUVIS-projecten bent u hier in april dit jaar over geïnformeerd.

Beoogd effect

Een kwalitatieve verbetering van de onderwijshuisvesting in het primair, voortgezet en (voortgezet) speciaal onderwijs.

Argumenten

1.1	*Goede, gezonde, inclusieve en inspirerende scholen van groot belang.*
	Elk kind heeft recht op een mooie toekomst met volop kansen om het beste uit zichzelf te halen. Schoolgebouwen zijn meer dan een plek waar kinderen les krijgen. Een school is meer dan een plek waar je rekenen, schrijven en taal leert. De school is één van de fundamenten voor een gezonde toekomst van kinderen. Hoe beter de leeromgeving, hoe beter leerlingen functioneren en hoe beter zij zich kunnen ontwikkelen. Daarom zijn goede, gezonde, inclusieve en inspirerende scholen van groot belang.

	Het IHP 2024-2039 bevat de voorwaarden om dit te realiseren. Om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen wordt er in principe jaarlijks een programma vastgesteld, waarin de aan de orde zijnde projecten worden beschreven en budgetten worden toegekend. Hierin kunnen ook afwijkingen ten opzichte van het IHP PO 2024-2039 worden aangegeven en beargumenteerd.
1.2	*Een Jaarprogramma biedt ruimte voor herijking.*
	Bij het vaststellen van het IHP is, in samenspraak met de schoolbesturen, een planning voor renovatie of nieuwbouw van schoolgebouwen en gymzalen opgesteld voor de komende 16 jaar. In de raadsbrief (d.d.1 oktober 2024) die uw als Raad heeft ontvangen is aangegeven welke stappen er worden genomen om deze planning te realiseren. Ondanks alle inspanningen is gebleken dat de planning toch moet worden herijkt, dit geldt vooral voor projecten die op korte termijn gaan opstarten. Gezamenlijk met de schoolbesturen is dit besproken. Voornaamste redenen hiervoor zijn een langere aanlooptijd en capaciteitsproblemen aan zowel de kant van de schoolbesturen als de gemeente. We verwachten dat vanaf 2026 de planning weer, conform hetgeen vastgesteld is in het IHP, gevolgd wordt. In het Jaarprogramma is de vernieuwde planning opgenomen. Ten tijde van de begroting was deze planning nog niet gerealiseerd en daardoor wijkt dit af van het beeld dat in de begroting staat.
1.3	*Met het jaarprogramma geven wij uitvoering aan toezegging 1575: Stand van zaken groene schoolpleinen Arnhem*
	Wij geven uitvoering aan toezegging 1575: stand van zaken groene schoolpleinen Arnhem. In dit jaarprogramma is een update opgenomen over de stand van zaken rondom de aanpak van de groene schoolpleinen en een vooruitblik voor de deelname van volgend jaar. Hiermee beschouwen wij de genoemde toezegging als afgedaan.
2.1.	*Om de renovatie en nieuwbouw te realiseren zijn investeringen nodig in tijdelijke onderwijshuisvesting*
	In het IHP is structureel exploitatiebudget opgenomen voor de kosten in tijdelijke huisvesting. Dit bedrag is opgenomen op basis van de geschatte ruimte die nodig is om scholen tijdelijk op andere locaties te huisvesten. Gedurende de uitvoering van het IHP wordt bekeken en uitgewerkt hoe deze ruimte beschikbaar kan worden gesteld. Voor de komende jaren is dit beeld nader uitgewerkt en voorgesteld wordt om te investeren in voormalig

onderwijsgebouwen. Het uitgangspunt is om op lange termijn een aantal vaste locaties te hebben die gebruikt worden voor tijdelijke huisvesting, ten einde het huren van vastgoed voor commerciële tarieven te beperken.

Dit betekent dat de raad wordt gevraagd om goedkeuring te geven aan een aantal investeringen, waarbij de structurele lasten worden gedekt uit het budget voor tijdelijke huisvesting uit het IHP. De gemeente Arnhem heeft namelijk enkele (voormalige) onderwijsgebouwen in eigendom. Het gaat hierbij om de panden:

- Agnietenstraat 227
- Brugstraat 6

Deze panden kunnen worden ingezet als tijdelijke huisvesting voor het onderwijs zodat uitvoering van het Integraal huisvestingsplan mogelijk is. Bedoeling is dat deze verouderde gebouwen (waarvan één monument) worden gerenoveerd en daarmee geschikt gemaakt worden als tijdelijke locatie voor het onderwijs voor de komende 40 jaar. In totaliteit gaat het om een investering van € 8.051.427. De structurele lasten zijn toegelicht in de financiële paragraaf.

Naast deze investeringen is gebleken dat de Sporthal Kinderkamp toch langer nodig is om het bewegingsonderwijs in de buurt te borgen. Eerder is besloten deze te slopen om ruimte geven voor gebiedsontwikkeling in combinatie met de bouw van de nieuwe sporthal aan de Middachtensingel. Echter door verschillende redenen blijkt sporthal Middachtensingel niet voldoende capaciteit te bieden voor de scholen die hierin gymmen. Daarom is besloten in het nog te ontwikkelen gebied extra sportcapaciteit te realiseren. Om in de tussentijd voldoende capaciteit te behouden is besloten de sloop van gymzaal Kinderkamp uit te stellen. De kwaliteit van deze gymzaal is echter niet in orde en daarom dient er levensduurverlengend onderhoud uitgevoerd te worden.

De investering voor het langer openhouden van de sporthal is berekend op € 450.000. Gelet op de geplande nieuwbouw zal deze uiterlijk over vijf jaar alsnog gesloopt worden. Derhalve wordt voorgesteld om een verkorte afschrijvingstermijn van 5 jaar aan te houden in afwijking met het financiële beleid.

3.1	*Aanvullende investeringen zijn nodig gebleken in de Johannesschool en het Maarten van Rossem*
	Bij de Johannesschool moet de Cv-installatie worden vervangen. In 2023 is de afweging gemaakt om deze investering als gemeente te dragen, om zo de (hogere) kosten voor tijdelijke huisvesting te voorkomen. In de begroting is structureel een investeringsbedrag opgenomen voor investeringen in eerste inrichting en installaties en daarbinnen is ruimte om de investering van € 290.000 te dekken. Er zijn geen aanvullende overige exploitatiekosten voor de gemeente of de school. In de Maarten van Rossem is eerder al besloten om een ISK (internationale schakelklas) te huisvesten. De hiertoe benodigde investering van € 350.000 is echter nooit geformaliseerd. In de begroting is structureel een investeringsbedrag opgenomen voor investeringen in eerste inrichting en installaties en daarbinnen is ruimte om deze investering te dekken. Er zijn geen aanvullende overige exploitatiekosten voor de gemeente of de school.

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Beperkte risico's*
	Voor een aantal projecten wordt geen of een klein risico verwacht. Projecten die een financieel of planningsrisico vormen zijn in het overzicht oranje gemarkeerd, met daarbij een toelichting. In algemene zin ligt de oorzaak van deze risico's veelal in maatschappelijke en onderwijsontwikkelingen, zoals implementatie van inclusie en visie op de huisvestingvorm (zelfstandige of gedeelde huisvesting). Maar ook in beperkende kaders in de ontwikkeling, zoals toenemende eisen en complexiteit, en tegelijk afgenomen beschikbaarheid van ruimte, elektriciteit (de ontwikkelingen rond netcongestie zijn bijvoorbeeld actueel) of verwerving grond.
1.2	*Mogelijk afwijkend resultaat VSO De Brouwerij*
	De precieze inpassing en het verbouwplan voor VSO De Brouwerij zijn nog niet bekend, Het benodigde investeringskrediet voor De Brouwerij is daarom gebaseerd op een schatting. Zodra het verbouwplan bij het Olympus gereed is, worden de totale investeringskosten herijkt. De verwachting is dat dit niet leidt tot hogere kosten en daardoor er geen aanvullend raadsvoorstel zal volgen.

1.3	*Ambities nieuwe IHP ook voor lopende projecten.*
	In het Jaarprogramma 2024 is al aangegeven dat er wellicht projecten zijn die ondanks dat deze al beschikt zijn op basis van het vorige IHP herzien dienen te worden. Momenteel speelt dit het project rondom vernieuwing van de Piramide. Mocht hier definitief voor worden gekozen dan zal hiervoor een aanvullend raadsvoorstel volgen.

Participatie

Dit Jaarprogramma is in samenspraak met de schoolbesturen tot stand gekomen.

Financiën

Indien een project beschikt wordt en daarmee de gemeentelijke bijdrage is vastgesteld wordt deze gedurende het verloop van het project niet meer opnieuw geïndexeerd. Hiermee wordt beoogd financiële risico's zoveel mogelijk te beperken en duidelijke financiële kaders te stellen voor de duur van het project. In geval van een eventueel tekort van de gemeentelijke bijdrage bij de aanbesteding wordt in overleg getreden met het schoolbestuur.

De investeringsbedragen, op basis van de planning zoals vastgesteld bij aanvang van het IHP, zijn reeds opgenomen in de begroting 2025. Door de wijziging van de planning veranderen ook de investeringsbedragen. Het vernieuwde overzicht wordt gewijzigd in het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) bij de eerstvolgende actualisatie.

Uitzondering hierop zijn de investeringen in tijdelijke huisvesting waarvoor in het IHP een structureel exploitatiebudget is opgenomen, maar geen investeringskrediet. Conform de financiële spelregels wordt voor investeringen (Agnietenstraat, Brugstraat en Kinderkamp) daarom goedkeuring aan de raad gevraagd, waarbij de kapitaalslasten van € 427.000 uit dit budget worden gedekt. De overige exploitatielasten zijn vooralsnog onbekend, maar worden gedekt uit het budget voor tijdelijke huisvesting. Voor de investering van de Kinderkamp wordt een aangepaste afschrijvingstermijn gevraagd. Daarnaast zijn er een tweetal investeringen bij de Johannesschool en de Maarten van Rossem, waarbij de structurele lasten van € 33.000 kunnen worden gedekt binnen bestaande middelen. Dit geeft de volgende begrotingswijziging.

Nr.	**24-009**	
Onderwerp	Jaarprogramma IHP 2025	
I / S	S	
Raad d.d.		
Zaaknr.	4339472	

bedragen x € 1.000	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming		
		2024	2025	2026	2027
	Lasten				
Programma	**S04 Onderwijs**				
	Kapitaallasten Tijd. Huisvesting Agnietenstraat	0	0	207	205
	Kapitaallasten Tijd. Huisvesting Brugstraat	0	0	123	122
	Kapitaallasten gymzaal Kinderkamp	0	0	97	96
	Dekking budget tijdelijke huisvesting	0	0	-427	-423
		0	0	0	0
	Baten				
Programma	**S04 Onderwijs**				
		0	0	0	0
		0	0	0	0
	Exploitatieresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**
	Mutaties reserves				
	Toevoegingen	0	0	0	0
	Onttrekkingen	0	0	0	0
		0	**0**	**0**	**0**
	Totaal Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**

	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	Begroting	Meerjarenraming		
		2024	2025	2026	2027
Programma	**IS04 Onderwijs**				
	Tijdelijke huisvesting Agnietenstraat	0	5.055	0	0
	Tijdelijke huisvesting Brugstraat	0	2.996	0	0
	Investering Kinderkamp	0	450	0	0
	Totaal Investeringen	**0**	**8.501**	**0**	**0**

De uitvoering vindt plaats op basis van de herijkte planning, zoals deze met de schoolbesturen is vastgesteld. Alle bedragen zullen op basis van een beschikking gefaseerd aan de schoolbesturen beschikbaar worden gesteld.

Participatie

Dit jaarprogramma is tot stand gekomen in samenwerking met de schoolbesturen.

Communicatie

De schoolbesturen en andere betrokkenen zullen via een mailing op de hoogte worden gebracht van de vaststelling van het Jaarprogramma 2025.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad:

- Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025
- Begrotingswijziging 24-009

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4339472

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 november 2024, nummer: 4339472;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet, hoofdstuk 1, titel IV, afdeling 3 van de Wet op het primair onderwijs en het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs 2024-2039;

besluit:

1. Het Jaarprogramma onderwijshuisvesting 2025 vast te stellen.
2. De voorgestelde begrotingswijziging 24-009 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Arnhem GEMEENTE

Bijlage: Begrotingswijziging

Nr.	**24-009**
Onderwerp	Jaarprogramma IHP 2025
I / S	S
Raad d.d.	
Zaaknr.	4339472

bedragen	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming		
x € 1.000		2024	2025	2026	2027
	Lasten				
Programma	**S04 Onderwijs**				
	Kapitaallasten Tijd. Huisvesting Agnietenstraat	0	0	207	205
	Kapitaallasten Tijd. Huisvesting Brugstraat	0	0	123	122
	Kapitaallasten gymzaal Kinderkamp	0	0	97	96
	Dekking budget tijdelijke huisvesting	0	0	-427	-423
		0	0	0	0
	Baten				
Programma	**S04 Onderwijs**				
		0	0	0	0
		0	0	0	0
	Exploitatieresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**
	Mutaties reserves				
	Toevoegingen	0	0	0	0
	Onttrekkingen	0	0	0	0
		0	**0**	**0**	**0**
	Totaal Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**

	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	Begroting	Meerjarenraming		
		2024	2025	2026	2027
Programma	**IS04 Onderwijs**				
	Tijdelijke huisvesting Agnietenstraat	0	5.055	0	0
	Tijdelijke huisvesting Brugstraat	0	2.996	0	0
	Investering Kinderkamp	0	450	0	0
	Totaal Investeringen	**0**	**8.501**	**0**	**0**

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Jaarprogramma Onderwijshuisvesting 2025’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **4 december 2024: informatieve en meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Schrijvers (VVD), Lu (PvdD), Van Munster (PvdA), Zijlstra (ChristenUnie), Heemskerk (D66), Luijendijk (Volt), Noomen (GroenLinks)

De fracties CDA, Groep van den Broek, FvD, SP, PVV, BurgerBelang Arnhem en DENK waren niet aanwezig.

Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Versluis (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

Er hebben zich geen insprekers aangemeld in de informatieve bespreking. Daarom is direct gestart met de meningsvormende bespreking. Beide termijnen van de raadskamer en het college zijn afgerond. De meningsvormende bespreking is daarmee afgerond.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking is afgerond. Het voorstel is doorgeleid naar de besluitvormende vergadering als hamerstuk.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

J. Gerretschen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Agenderingsverzoek 'Voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf)'

Fasering

☑ Informatieve bespreking

☑ Meningsvormende bespreking

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Er ligt geen besluit voor bij de gemeenteraad.

Indiener van het agenderingsverzoek vraagt aandacht voor problemen van bewoners van het Singelkwartier in Schuytgraaf ten aanzien van vocht, schimmel en wateroverlast.

Procedure:

Datum vergadering
04-12-2024

Type voorstel
Agenderingsverzoek

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding informatieve ronde en start en afronding van het debat met raadskamer en portefeuillehouder

Informatieve fase:
Klassiek inspreken (vijf minuten)

Orde van de vergadering

Informatieve bespreking
De informatieve bespreking bestaat uit klassiek inspreekrecht. Insprekers krijgen vijf minuten de tijd om de raadskamer toe te spreken, waarna er ruimte is voor vragen. Indien insprekers zich melden worden die vermeld op een bijlage dat bijgevoegd wordt aan de stukken.

Debat raadskamer en portefeuillehouder
Het debat met de portefeuillehouder vindt plaats in twee termijnen:

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- Bij een agenderingsverzoek krijgt of krijgen de indiener(s) van het verzoek (in dit geval de SP) als eerste het woord in de eerste termijn.
- De portefeuillehouder reageert na de termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest en beantwoordt de vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Er is niet voorzien in een vervolg op dit agenderingsverzoek.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Paul Smeulders	Bram van Oudheusden bram.van.oudheusden@arnhem.nl +31631102266	Willem Lammers willem.lammers@arnhem.nl +31631107951

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Mondelinge vraag 'Grote problemen met wateroverlast, vocht en schimmel in delen van Schuytgraaf' van 29 mei 2024

Mogelijk resultaat:

Als het debat met de wethouder in twee termijnen is afgerond is het agenderingsverzoek klaar. Er is niet in een vervolg voorzien.

Agenderingsverzoek: voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf).

Geachte voorzitter,

Op woensdag 29 mei 2024 waren bewoners van het Singelkwartier (Schuytgraaf) aanwezig in de raadzaal. Zij vroegen aandacht voor de problematiek in hun huurwoningen, waarbij één van de bewoners, staand in een emmer water als symbolische daad, zei: “ik heb een huurwoning, maar mijn huis staat onder water.”. Samen met de SP zijn bewoners langs de deuren gegaan voor een inventarisatie van de problemen: met name lekkages, vocht, schimmel en wateroverlast sprongen in het oog. Dit alles is gebundeld in een zwartboek en op vrijdag 7 juni aangeboden bij Volkshuisvesting. Op 29 mei deed de portefeuillehouder namens het college de toezegging om op zoek te gaan naar oplossingen, iets dat Volkshuisvesting bevestigde in het gesprek dat plaatsvond op 7 juni.

We zijn inmiddels bijna een halfjaar verder. Volkshuisvesting is in de zomermaanden aan de slag gegaan en naar eigen zeggen is ‘op een haar na al het werk nu verricht’[1]. De SP is samen met bewoners langs de deuren gegaan en er is een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Hieruit komt een heel ander beeld naar voren: de dakreparaties zijn inderdaad nagenoeg voltooid, maar de overige problemen zijn nog steeds aan de orde van de dag: plafonds die afbreken en naar beneden komen, verzakkingen, verstoppingen, scheuren, schimmel, vocht en gezondheidsklachten – ook mensen die begeleid wonen bij ’s Heeren Loo geven aan hier last van te hebben en te kampen met gezondheidsklachten. Een enkele keer ontstaan er zelfs nieuwe lekkages ná de dakreparatie, terwijl hier voor de reparatie geen sprake van was. Daarbovenop ontstaat er een grote en onwenselijke mate van rechtsongelijkheid: mensen die taalvaardig en vocabulair sterk zijn, en daarnaast de weg naar de instanties weten te vinden, krijgen compensaties voor derving huurgenot die soms oplopen tot €4500. Daartegenover staan verhalen van mensen met een migratieachtergrond, die al 11 jaar problemen ondervinden in hun woning, maar steeds nul op het rekest krijgen en in vertwijfeling achterblijven.

Bewoners geven aan klem te zitten en geen stap verder te komen. Dit geldt niet alleen voor mensen in een sociale huurwoning, maar zeker ook voor de mensen die particulier huren: zij betalen enorme bedragen aan huur (+/- €1500 per maand), zitten in een huis vol met vocht, schimmel en wateroverlast, maar krijgen geen perspectief nu blijkt dat hun particuliere verhuurder geen stappen zet om tot een oplossing te komen, bijvoorbeeld door deugdelijke aanleg van drainagesystemen.

Deze impasse moet doorbroken worden. Daarom verzoekt de SP tot agendering, zodat betrokkenen hun verhaal uitgebreid over het voetlicht kunnen brengen en we deze kwestie met het college en de overige raadsfracties kunnen bespreken.

- Wat is de reactie van de gemeenteraad en het college nu blijkt dat de eerder aangekaarte problemen nog steeds voortduren, ondanks eerdere beloftes tot beterschap van verhuurders en college?
- Bent u het met ons eens dat het onwenselijk is wanneer er rechtsongelijkheid optreedt, bijvoorbeeld in het compenseren naar aanleiding van derving huurgenot? Welke rol en verantwoordelijkheid heeft de gemeente om dit te voorkomen en te herstellen?
- Bent u het met ons eens dat de huidige impasse onwenselijk is en dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft naar alle huurders om voor échte oplossingen te zorgen zodat iedereen in een gezond huis kan wonen?
- Wat gaat het college doen om álle huurders met problemen te steunen nu blijkt dat zij er niet uitkomen met hun verhuurder?

[1] Citaat afkomstig uit een mail van VHV naar de bewonerscommissie op 18 september 2024.

Aan de leden van de raad

Datum	: 19 november 2024
Zaaknummer	: 4349002
Contactpersoon	: Bram van Oudheusden
Telefoonnummer	: 0631102266

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over wateroverlast bij nieuwbouw en afdoen toezegging 1564

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid Roelen van de fractie SP en het raadslid Prinsen van de fractie GroenLinks hebben ons bij brief, ingekomen 11 oktober 2024, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over wateroverlast bij nieuwbouw.

Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

Over de afwikkeling van de toezegging:

1. *Wat is de stand van zaken wat betreft de toezegging en welke (tussen)resultaten zijn er al behaald?*

   Op 29 mei 2024 is door wethouder Smeulders toegezegd om op bezoek te gaan in Schuytgraaf om op zoek te gaan naar oplossingen voor de waterproblemen en uw raad over de uitkomsten te informeren. Naar aanleiding van deze toezegging heeft wethouder Smeulders op 20 augustus 2024 een tweeledig bezoek gebracht aan Schuytgraaf.

   Vóór de 20e van augustus was er naar aanleiding van de inspraak en gestelde mondelinge vragen al onderzocht of de oorzaak van de problemen zou kunnen liggen in de ontwatering in de openbare ruimte. Dat bleek niet het geval.

   Reden voor de tweeledigheid van het bezoek was dat een deel van de woningen waarbij problemen worden ervaren particulier wordt verhuurd en een deel van de woningen door woningcorporatie Volkshuisvesting. Ook leek het er na een interne analyse op dat de bewoners in de buurt dezelfde problemen ervaren, maar er sprake lijkt te zijn van andere oorzaken.

   - Allereerst is een bezoek gebracht aan de inspreekster die namens de buurt op 29 mei 2024 de gemeenteraad te woord stond. De inspreekster huurt een woning van een particuliere verhuurder. Aanwezig was ook de beheerder van de woning, die door ons was uitgenodigd. Aanwezig namens de gemeente was onder andere één van onze interne experts op het

gebied van water en riolering. Vóór het bezoek van de wethouder, had eerder ook al een ambtelijk bezoek aan de woning plaatsgevonden.

Tijdens het bezoek constateerden we dat de vocht- en schimmelproblemen in de woningen naar alle waarschijnlijkheid worden veroorzaakt door grondwater. De huurster heeft met regelmaat te maken met een kruipruimte die vol met water staat. (Reden daarvoor is uiteraard ook de bovengemiddelde regenval in 2023 en 2024). Omdat hierbij voor de oplossing de verantwoordelijkheid ligt bij de eigenaar van de woningen (zie de beantwoording op onderstaande vragen), spraken we met de verhuurder af dat zij de (al-dan-niet-aanwezige) drainage zouden onderzoeken en verbeteringen dienen toe te passen. Op moment van schrijven is door de verhuurder een partij ingehuurd die door middel van proefboringen het infiltrerend vermogen van de grond in kaart zal brengen om daarna een voorstel te kunnen doen. Als gemeente dragen we oplossingen aan die volgens ons de problematiek kunnen verhelpen.

- Daarna hebben we met medewerkers van woningcorporatie Volkshuisvesting de woonblokken bezocht van de huurders van de sociale huurwoningen die vocht- en schimmelproblemen ervaren.

  Waar de bewoonster van de particuliere huurwoningen met name grondwateroverlast ondervond, lijkt dit bij de woningen van Volkshuisvesting niet het geval. De vocht- en waterproblemen blijken daar te komen door lekkages die worden veroorzaakt door een ondermaatse kwaliteit van het dak.

  Door Volkshuisvesting zijn inmiddels alle huurders thuis bezocht (met uitzondering van de huurders die dit niet wilden). De lekkagesporen worden hersteld en de daken zijn vervangen. De schade die huurders ondervinden en hebben ondervonden loopt sterk uiteen. Met de verschillende huurders bekijkt Volkshuisvesting dan ook welke maatwerkoplossingen voor huurders het beste genomen kunnen worden.

  Doordat Volkshuisvesting tijdens de huisbezoeken constateerde dat er in de woningen sprake is van een hogere luchtvochtigheid dan normaal het geval is, heeft Volkshuisvesting de opdracht gegeven aan een ingenieursbureau om te kijken of problemen ook veroorzaakt kunnen worden door andere bouwfysische of bouwkundige oorzaken dan het dak. Dat onderzoek loopt nog.

  Omdat ook wij van huurders wensten te horen welke problemen zij ervaren en welke oplossingen Volkshuisvesting biedt, hebben we in november een bezoek gebracht aan een bewoonster.

Omdat de bezoeken inmiddels zijn geweest en we nu de kans hebben om u op deze wijze te informeren over eerste uitkomsten, beschouwen we de toezegging bij dezen als afgedaan.

2. *Hoe monitort het college dit en op welke wijze wordt de raad hierover geïnformeerd?*

De eigenaren van de woningen zijn aan zet om de problemen te verhelpen. Bij de casussen uit uw vragen hebben we de afgelopen periode op gezette momenten navraag gedaan bij de verhuurders over de stand van zaken. Onze intentie was om uw raad met een raadsbrief te informeren als de problemen waren opgelost. Door uw vragen hebben we die kans nu al.

Over de problematiek in het algemeen:

Opmerking vooraf over de beantwoording van de vragen 3 tot en met 9:

Bij de beantwoording van de overige vragen viel het ons op dat in de vraagstelling termen over afwatering en ontwatering door elkaar lijken lopen. Dit betreffen echter twee verschillende zaken.

Ontwatering gaat over de diepte waarop grondwater voorkomt, de afstand tussen maaiveld (of onderkant van de vloer en de bovenkant van het gemiddelde grondwater), *afwatering* gaat over het afvoeren van hemelwater. Hoewel in de vragen veelal de term ‘afwatering’ wordt gebruikt, lijkt er bij de genoemde casussen sprake van problemen met de ontwatering.

Om zowel recht te doen aan uw vragen zoals ze zijn gesteld, als de verwarring die er mogelijk is, zullen we bij een aantal van de onderstaande vragen het antwoord geven op de vraag zoals hij letterlijk gesteld is, als op de wijze waarop de vraag waarschijnlijk is bedoeld. Het zorgdragen voor een goede afwatering is over het algemeen eenvoudiger. Het onbenoemd laten van ontwatering zou geen goed beeld geven van de situatie.

3. *Hoe is bij de bouw en aanleg exact de verantwoordelijkheid verdeeld voor de correcte aanleg van afwatering in de openbare ruimte en die op privegronden?*

- **Ontwatering**: De gemeente heeft een *grondwatertaak*. Dit is vastgelegd in artikel 2.16 van de Omgevingswet. De gemeente moet in het openbaar gemeentelijk gebied maatregelen treffen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

  Het gaat hier wel om maatregelen die doelmatig zijn en niet tot de verantwoordelijkheid behoren van de waterbeheerder of de provincie. Om hier invulling aan te geven, kan de gemeente daarover regels in het omgevingsplan opnemen.

  Arnhem heeft in het Gemeentelijk Rioleringsplan 4 (GRP) aangegeven hoe zij omgaat met onder andere grondwater. Als bij nieuwbouw blijkt dat het grondwater een rol kan spelen, dan worden randvoorwaarden gesteld aan de ontwikkelingen.
  - Bij een gebiedsontwikkeling, waar ook de openbare ruimte nog ontwikkeld moet worden, vindt in het stedenbouwkundig plan een interactie plaats tussen bouwblokken en het realiseren van voldoende ontwatering. In het opgestelde waterplan, de basis voor de

watertoets, was de ontwatering ruim voldoende. Via de watertoets maakt dit onderdeel uit van motivering dat de gebiedsontwikkeling voldoet aan een evenwichtige toedeling van functie aan locaties.
- Bij een inbreiding is de bestaande situatie van de openbare ruimte leidend aan de ontwikkeling. Het niveau van het grondwater bepaalt dus mede de hoogteligging van de nieuwbouw.

Conclusie is dat bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen de privégronden volgend zijn aan de openbare ruimte. Vanuit de Omgevingswet mag een functie alleen gegeven worden aan een locatie als die past bij de aanwezige (grond)waterhuishouding en de hoogte van het grondwater moet gerealiseerd kunnen worden vanuit de openbare ruimte. Daar komt vervolgens bij dat bij een ontwikkeling eerst de wegen en hoofdinfrastructuur, zoals riolering en drainage, worden aangelegd, pas daarna de kavels. En daarmee is de particuliere ruimte volgend aan de openbare ruimte. Belangrijk kanttekening is wel dat voor deze verantwoordelijkheden geen terugwerkende kracht geldt. Bij bestaande woningen en bij aanpassingen aan de woning is de eigenaar van het perceel zelf verantwoordelijk voor het hebben van voldoende ontwatering.

- **Afwatering**: De gemeente moet zorgen voor een doelmatige inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater (*afwatering*). De hemelwatertaak is beperkt tot openbaar terrein. En tot afvloeiend hemelwater van particulier terrein dat de eigenaar niet zelf kan afvoeren.

  Ook hier heeft de gemeente in het GRP4 een nadere invulling van deze zorgtaak opgenomen. De eigenaar van het terrein waarop het hemelwater valt, is in principe zelf verantwoordelijk voor de afvoer van het hemelwater.

  In het omgevingsplan kunnen regels staan over de manier waarop een perceeleigenaar met afstromend hemelwater moet omgaan. De regels kunnen bijvoorbeeld een voorziening voorschrijven als voorwaarde voor het lozen van afstromend hemelwater in de bodem. Ook kunnen de regels een verplichting inhouden om de hemelwaterafvoer af te koppelen van de riolering.

  De gemeente hoeft het hemelwater van particulier terrein niet af te voeren. Particulieren zijn hiervoor zelf verantwoordelijk. Tenzij het niet redelijk is om hen te vragen om het hemelwater zelf af te voeren. Bijvoorbeeld omdat er geen oppervlaktewater in de buurt is waarop zij kunnen lozen. Of als infiltratie in de bodem niet mogelijk is door een te hoge grondwaterstand.

  Geeft een ontwikkelaar aan dat het niet mogelijk is om aan deze verplichting te voldoen, dan zal dit moeten blijken uit de watertoets. Zoals in het GRP4 al is aangegeven, is het volbouwen van een kavel geen geldig argument om onder deze verantwoordelijkheid uit te komen. Voor gebieden waarvan op voorhand al duidelijk is dat de bodemopbouw niet geschikt is om hemelwater op eigen terrein te verwerken (Arnhem-Zuid, Presikhaaf, het Broek), wordt afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling een ander spoor ingezet. Voor een kleine

ontwikkeling wordt vaak voor maatwerk gekozen. Voor zeer kleine ontwikkelingen in bestaande omgeving kan soms gekozen worden om nieuwbouw op bestaande hemelwaterriolen te laten aansluiten. Voor grote ontwikkelingen wordt deze verantwoordelijkheid gezocht in een gezamenlijke oplossing zoals het aanleggen van nieuw oppervlaktewater.

4. *Zijn er meer locaties bekend waar recent nieuw gebouwd is, maar de afwatering bij woningen tot problemen leidt?*

Bij de verschillende casussen uit uw vraag is sprake van andere oorzaken en lijkt niet de afwatering het probleem. Vanuit Schuytgraaf, het Gashouderkwartier en het Deltakwartier herkennen we inderdaad signalen over water- en/of vochtproblemen. Vocht- en schimmelproblemen komen breder in de stad voor, maar veelal niet bij nieuwbouw. Huurders kunnen daarvoor in het algemeen terecht bij de Huurdersbalie. Ook wordt hiervoor een onafhankelijke vocht- en schimmelexpert ingezet. Uit de casussen blijkt dat de oorzaken niet altijd hetzelfde zijn en er dus ook geen eenduidige oplossingen zijn.

5. *Op welke manier borgt de gemeente (bv in overeenkomsten met ontwikkelaars) op voorhand dat de bouw van woningen en het bouwrijp maken van het terrein voldoende waterbergings- en afvoeringscapaciteit heeft?*

Bij de start van een project krijgen ontwikkelaars (in de brede zin van het woord) vanuit de gemeente randvoorwaarden mee, indien van toepassing ook voor ontwatering. Daarnaast krijgen de ontwikkelaars het Handboek inrichting Openbare Ruimte mee. Ook daar staan normen in voor ontwatering op openbaar en particulier terrein. Eén van de voorwaarden die een ontwikkelaar meekrijgt is het opstellen van een waterplan. In dat plan moet aandacht besteed worden aan de huidige en toekomstige omgang met grondwater, hemelwater en oppervlaktewater. Dit plan wordt door de gemeente getoetst en maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing.

De overlast bij de particuliere huurwoningen lijkt te worden veroorzaakt door water in de kruipruimtes. De lucht- en dampdichtheid van de kruipluiken zou ook een oorzaak kunnen zijn van schimmelproblemen. Voor kruipluiken gelden bepalingen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Een kruipluik hoeft niet dampdicht te zijn, maar de luchtvolumestroom is beperkt tot ten hoogste *20.10-6m³ /(m².s).* De ODRA geeft aan dat bij woningen met recente bouwjaren de kans klein is dat het kruipluik niet voldoet.

Hoewel uw vragen vermoedelijk betrekking hebben op ontwatering en daarvoor het bovenstaande geldt, gaat u in uw vraag ook in op een nieuw thema, namelijk waterberging.
Dat is het hebben van voldoende ruimte om hemelwater op daarvoor bestemde plekken op te slaan, al dan niet tijdelijk. Dat kan in bijvoorbeeld wadi's, maar ook in oppervlaktewater. In het eerste geval is de eigenaar van de wadi verantwoordelijk voor het hebben van voldoende ruimte, in het tweede geval gaat het om een verantwoordelijkheid van het waterschap. In beide gevallen vindt de definitieve toetsing plaats via het Omgevingsplan.

6. *Als er na oplevering problemen en fouten met afwatering geconstateerd worden, waar kunnen de bewoners de verantwoordelijkheid voor een oplossing neerleggen? Wat kan het college er aan doen om bewoners te ondersteunen en zich niet van het kastje naar de muur gestuurd te voelen?*

   Fouten en problemen met grondwater zijn primair de verantwoordelijkheid van de perceeleigenaar. Huurders moeten dus in eerste instantie terecht bij hun verhuurder en kunnen daarna ook terecht bij de Huurdersbalie of de huurcommissie. Medewerkers van de Huurdersbalie zijn door de gemeente aangewezen op te treden als toezichthouder.

   Om het beschreven scenario “kastje naar de muur” te voorkomen, is in nasleep van de invoering van de Waterwet aangegeven dat de gemeente een loketfunctie instelt waar bewoners terechtkunnen bij grondwateroverlast. De gemeente kan de vraag eventueel doorsturen naar een andere overheid als blijkt dat de oorzaak daar ligt. Ook kan de gemeente concluderen dat de verantwoordelijkheid bij de eigenaar ligt. In Arnhem is de loketfunctie geborgd doordat mensen kunnen bellen naar het klant- en contactcentrum van gemeente Arnhem. Meldingen worden doorgezet naar een medewerker van de afdeling onderhoud. In de praktijk komen meldingen hoofdzakelijk binnen via de Fixi-app.

   Deze loketfunctie betekent niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor het oplossen van het probleem. We kunnen uiteraard wel onderzoeken of een oorzaak van het probleem in de publieke ruimte ligt. Dat is bij de casussen niet het geval.

7. *Heeft het college zicht op de effecten van verschillende infiltratie- en drainagemethoden op het grondwaterpeil en de gevolgen hiervan voor de betreffende woningen? Zo ja, welke maatregelen worden naar aanleiding hiervan genomen? Zo nee, is het college bereid dit te onderzoeken?*

   In principe is redelijk goed bekend wat de voor- en nadelen van verschillende methoden zijn. Als gemeente zijn wij echter niet betrokken bij, of verantwoordelijk voor, de aanleg of het onderhoud van de gekozen methoden. Ook zijn wij niet verantwoordelijk voor aanpassingen die particulieren uitvoeren op en aan hun eigen terrein. Als onderdeel van de watertoets (of waterplan) vragen wij altijd om de bodemopbouw inzichtelijk te maken. Aan de hand van dat onderzoek kan een ontwikkelaar ook zien of infiltreren mogelijk is, dan wel of een drainagesysteem of ophoging van het terrein nodig is.

<u>Over de oplossingsrichtingen</u>

8. *Is het college bereid om, in navolging van bijvoorbeeld de gemeente Nijmegen[1], een onafhankelijk onderzoek te (laten) doen naar de wijken waar deze problematiek speelt om zodoende tot structurele oplossingen te komen?*

   We zien op dit moment geen noodzaak voor een nader onderzoek. Het onderzoek in Nijmegen lijkt zich te richten op afvloeiend hemelwater en andere zaken zoals afkoppelen en infiltreren.

[1] https://www.gelderlander.nl/nijmegen/regenpijp-afkoppelen-taboe-na-waterellende-in-nijmeegse-kelders-en-overstromingen-in-huis~af5f563e/

Uiteraard kunnen en zullen we het rapport uit Nijmegen opvragen om te kijken of de conclusies ons kunnen helpen.

9. *Is het college bereid om bij zowel particuliere verhuurders als woningcorporaties en ontwikkelaars aan te sturen op adequate en spoedige oplossingen van de oorzaken, evenals herstel van eventuele gevolgschade?*

Ja, dat hebben we gedaan bij de casussen die aanleiding vormde voor de vragen. In beginsel geldt dat we huurders vooral adviseren om melding te maken bij hun verhuurder, of zich te wenden tot de Huurdersbalie of de Huurcommissie. De verantwoordelijkheid om veel vocht- en schimmelproblematiek aan te pakken ligt immers bij de eigenaren van woningen. Voor grondwateroverlast kunnen mensen zich ook melden bij het gemeentelijke ‘loket’, zie hiervoor het antwoord op vraag 6.

Hoogachtend
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

de secretaris,	de burgemeester,
J.H. de Baas	A. Marcouch

Agenderingsverzoek Singelkwartier

Aangemelde insprekers

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Brenda van Keulen	Bewoner Singelkwartier
2	Sedigheh Kianinejad	Bewoner Singelkwartier
3	Imke Mokveld	Volkshuisvesting

Manier van inspreken

De insprekers krijgen vijf minuten om de bijdrage te geven. Vervolgens is er ruimte om vragen te stellen door raadsleden.

Arnhem, 27 november 2024

Geachte gemeenteraad van Arnhem,

Recentelijk heb ik jullie antwoorden gelezen op schriftelijke vragen (artikel 44) over wateroverlast bij nieuwbouw en afdoen toezegging 1564 van 19 november 2024.

Wat kan ik zeggen vanuit onze kant (*hier in deze brief nu voornamelijk namens de particuliere huurders*) over het vervolg nadat ik jullie aandacht heb getrokken voor *alle* huurders, zowel particulier als sociaal, in het Singelkwartier/centrum Schuytgraaf?
Ik ben er notabene met mijn blote voeten in een teiltje water voor gaan staan!

Het komt neer op **pappen en nathouden**. En **NAT** is het, helaas, nog steeds. Voor de particuliere- en tevens de sociale huurders.

Ik ben eens terug gaan lezen in mijn mailings richting NMG, de beheerder van de particuliere woningen hier in mijn wijk. Op 16 december 2021, toen ik er net woonde, heb ik een eerste melding gemaakt van het vele water onder ons huis. Dat moet er natuurlijk al gestaan hebben. Was ik de eerste die dit meldde??
Er volgenden meerdere meldingen. NMG stuurde mensen om te kijken. Het zou een kuil zijn onder ons luik? De kruipruimte werd, met mijn eigen elektriciteit, leeggepompt. Het zou allemaal meevallen, de vloerverwarming van Vattenvall had niets te lijden? Nog geen maand later was het water nog hoger gestegen tot 62 centimeter. Warm kreeg ik het niet in mijn huisje. De stadswarmte buizen verwarmden het waterbad ipv de woonruimtes. Het was eerder waterkoud. Toen meerdere buren klaagden, werden meerdere kruipruimtes leeggepompt. Was het toch niet specifiek een kuiltje bij mijn huisje!!
Een echte oplossing is er niet gekomen, we hebben toen maar een eigen pomp gekocht want dat was dan het enige wat 'werkte' om de verwarmingsbuizen watervrij te krijgen en het huis minder vochtig. Het huis is praktisch niet op te warmen en het vocht in de muren blijft oplopen. Schimmels, vocht achter behang, stukken plafond die loslaten, inslag met regen, lekkage bij de luchtventilatie roosters en luchtwegproblemen van de bewoners. De gangen ruiken muf van het stilstaande en stijgende (grond)water onder het huizenblok. De tuinen staan blank, het is een grote klei en modderpoel.

Na mijn *waterbak inspraak actie* kwamen er een boel mensen vanuit de gemeente op de koffie, inclusief de wethouder, een woordvoerder van NMG zelf en de expert riolering en afwatering Arnhem. Iedereen was enorm geschrokken. Dat dit kon met nieuwbouw!!
We kregen een tekening dwarsdoorsnede van de situatie en de oplossing was simpel: Ligt er drainage in de fundering van de woningen?
Zo ja→aansluiten op de drainagesystemen van de gemeente. De gemeente heeft zorgplicht zo'n algemeen drainagesysteem aan te bieden en grondwater af te voeren.
Zo nee→dan dient drainage aangeboord te worden in de funderingen door de eigenaar van de woningen en kan dit aangesloten worden op dat van de gemeente.
De verhuurders hebben zorgplicht voor een goed en 'gezond' huis en zouden drainage moeten aansluiten op gemeente systeem/gronden. MITS deze drainage er lag. NMG zat toch echt aan dezelfde tafel. Er is NOOIT antwoord gekomen van NMG of er drainage lag of niet….

Dit antwoord ga ik even invullen voor NMG zodat het voor de gemeente Arnhem ook duidelijk is en eenieder die het wil en moet weten:
ER LIGT GEEN DRAINAGE IN DE PARTICULIERE WONINGEN AAN DE ……STRAAT.

Hoe moeilijk kan een antwoord zijn?? Het moet in de snelle bouw toen niet aangelegd zijn en nu kampen vele huizen met heftige vochtproblemen. De eigenaren hebben verantwoordelijkheid dit af te voeren. En toen begon het **pappen.**
NMG zei in een mail dat men aan de slag zou gaan om de huizen op de drainage van de gemeente aan te sluiten. *Ene firma Loohorst* werd erbij gehaald, die zouden een voorstel richting gemeente doen. En ja, daar komt het! Let u op? ***E.e.a. afhankelijk van de kosten***.

Eind oktober had NMG nog steeds GEEN contact opgenomen met de Gemeente Arnhem, maar wel een compleet ander voorstel in de mail naar mij toe, dat men een infiltratiebak wil aanleggen in de voortuintjes van onze straat. Huh??

De expert riolering en afwatering gemeente Arnhem vertelde dat er 2 grondboringen gezet zijn door *ingenieursbureau Sweco*, in opdracht van de GEMEENTE. De laatste boring is van 31-10-24. NMG is hierover door dit bedrijf ingelicht over de resultaten. Waarschijnlijk omdat ik hun voorstel infiltratiebak had doorgemaild en de gemeente expert hier al dikke vraagtekens bij zette.. NMG gaven in een zeldzaam mailtje richting mij van 26/11/24 aan, dat men “in beraad’ is met hun eigen technische managers die in de wijk actief zijn….

Met de gemeente expert riolering en afwatering is geen contact opgenomen door NMG?! Toch staat in jullie notulen van de antwoorden op de schriftelijke vragen, dat de verhuurder dit gedaan heeft? Bij wie dan van de Gemeente? En wat is er afgesproken en besproken? De expert riolering en afwatering kon het niet vertellen.
NMG zegt met verschillende onderzoeksbureaus in gesprek te zijn. Waarover?? Of er wel of geen drainage ligt? Dat weten we al!! Wat voor onderzoeksbureaus?
Zoeken ze een onderzoeksbureau die een grondboring gaat bedenken dat voor NMG/ eigenaar goed genoeg is om dan toch die infiltratiebak te maken….Toevallig ook op 26/11/24 een mail van de expert van de gemeente dat dit totaal GEEN optie kan zijn.

De bodem is kleiig. 3 meter daaronder komt pas zand. Op basis van ervaring en van de ervaren overlast verwacht deze expert dat de percelen erg kleiig zijn. Dit kunnen wij en al mijn buren bevestigen. Een. Grote. Modderzooi. Hierdoor is de infiltratiecapaciteit beperkt. Water blijft makkelijker in de kruipruimte staan, doordat het niet weg kan stromen richting de straat. Het is niet mogelijk om te infiltreren in het diepere pakket grond, gezien de waterstanden.
Je krijgt dan geen drukhoogteverschil, het water **kan niet** wegstromen.
De laatste grondboring heeft dit bevestigd. Er bestaat zelfs een grote kans dat het zetten van infiltratiebakken het grondwater naar boven kan stuwen door de gebroken kleilaag en dan blijft het aan de bovenkant staan. Nog slechter!

Een infiltratiebak in de voortuintjes is dus absoluut weggegooid geld is en dit gaat totaal niet werken. Het LIJKT een goedkope oplossing te zijn voor NMG/eigenaar om dit probleem aan te pakken, maar dit gaat het probleem alleen maar verergeren.
Als NMG/eigenaar zo graag willen gaan graven….sluit dan gewoon drainage aan.

Het beste zou zijn; een drainage in de funderingen boren op verschillende plaatsen van het woningblok en actief deze drainage aan te sluiten op het gemeentesysteem zodat het water onder de huizen actief wordt weg gedraineerd. *Ja, dit kost geld*. De ervaring is al eeuwen dat goedkoop duurkoop is en dan zit je straks nog jaren met vochtproblemen met deze huurhuizen en gezondheidsproblemen voor de bewoners. Dus pak het gewoon eens goed aan!!
Dat is het risico als je huizen bezit en verhuurd. Soms moet je een bestaand probleem oplossen en dan moet je investeren.

Huizenverhuurders hebben voor elke huurder wel 10 anderen die staan te springen om de woning; zwembad onder je huis met vochtproblemen of niet.
De nieuwste particuliere buren betalen ondertussen voor een tussenwoning in dit rijtje al 1900 euro kale huur. Zonder pool boy.

Het lukt niet om te verhuizen…
Sociale huur verdien je net iets te veel voor of je mag achteraan aansluiten want je hebt geen rechten meer voor sociale huur en/of er zijn zoveel anderen voor je. Over 20 jaar heb je wellicht een keer een woning. Een huis kopen is onbetaalbaar geworden en alleen voor de rijken weggelegd, lijkt het.

Het zal de verhuurders wat uitmaken!!
Ja, zij hebben plichten en als huurders heb je rechten. Staat prachtig op papier.
Je koopt er echter **niets mee**. De gewone man, hier de particuliere en ook de sociale huurders in deze wijk, zijn **de sjaak.**

Als particuliere huurders moet je ieder individueel meldingen doen, wat verenigen als 1 front lastig maakt. Sociale huurders kunnen iets makkelijker samen klachten bundelen. Toch is men bang hun huis te verliezen. Zowel de sociale huurders als de particulieren. Ook ik ben bang voor problemen.
Als je de huurverhoging inhoud tot de verhuurder wat aan de problemen doet, heb je rechtszaken aan je broek van heb ik jou daar en niemand heeft hier zin in. Zo'n verhurende partij staat altijd sterker en heeft meer financiële middelen dan enkele huurders die klagen.

De lokale overheid zou *wel* druk kunnen zetten. Dat is mijn enige hoop hier. Voor onszelf en voor toekomstige bewoners. Want dit is niet opgelost door de eigenaren met een bakje zand en klei uitgraven of de kelders blijven leegpompen.
De gemeente heeft zorgplicht grondwater af te voeren voor bewoners. Maar ze kunnen ook voor de burgers opkomen.

Kunnen jullie nu alsjeblieft niet zeggen dat jullie het zo enorm erg vinden voor ons? Maar een echte **sterke vuist** maken voor de bewoners die hier koud zitten te wezen met vochtproblematiek.
Zou het niet mooi zijn dat ik over niet al te lange tijd weer kom inspreken en dat het toch eens een keer is opgelost? Gaat onze overheid de burgers helpen? Gaan jullie de verhurende partijen aanpakken, dat zij hun kleine stukje drainage richting jullie systeem eens aansluiten?

De verhuurders pappen, houdt de gemeente ons nat?
Of gaan jullie zorgen dat de bewoners hier in mijn wijk in Schuytgraaf eens droge voeten gaan halen?
Tot die tijd blijf ik mijn kruipruimte leegpompen, nu al 3 x gedaan sinds de zomervakantie. Laat ons alsjeblieft niet verzuipen en vechten tegen de bierkaai van verhurende partijen die zich er niet echt om bekommeren.
Gemeente Arnhem, breng ons boven water!

Met vriendelijke groet,

Marlies Welling

Verzonden: maandag 2 december 2024
Onderwerp: Gemeenteraad 4-12-24 mbt lekkage/vocht mankementen Polluxstraat Arnhem

Geachte heer/mevrouw,

Graag wil ik u via deze weg op de hoogte stellen van de jarenlange klachten mbt het woongenot op de Polluxstraat in Arnhem.

Wij (ik, mijn man en dochter destijds van 3 maanden) kwamen hier eind 2011 wonen. En wonen er dus inmiddels al 13 jaar, helaas niet als positief ervaren. Wij hebben zelfs met enig regelmaat gekeken naar opties voor een verhuizing maar helaas is dat tegenwoordig niet zo makkelijk.

Problemen;
Vrijwel jaarlijks frequente daklekkages en vochtproblemen voeren hier in huis de boventoon. Gelukkig zijn de lekkages na 12 jaar, eindelijk verleden tijd geworden met de nieuwe dakbedekking maar het vochtprobleem met name in het najaar/winter blijven nog even voortzetten.

Zodra het buiten kouder wordt…zo onder de 9 graden, zie en voel je de veranderingen. Water staat op de ramen/kozijnen en vensterbanken die ik dan elke dag droog maak met een theedoek om nog meer verf-afbladdering tegen te gaan.

Water aan de binnenkant van de voordeur dat naar beneden druipt met inmiddels het gevolg dat al het hang en sluitwerk roest/vergaat.

Een jaar of 5/6 geleden kreeg ik vochtmeters geplaatst door de stichting volkshuisvesting maar daar kwam niks uit. Wel kreeg ik een extra rooster in het raam aan de voorkant boven maar ook dit bracht geen verbetering. Verder kregen we het advies veel ventileren en stoken omdat het vocht uit de woning moest maar we kunnen doen wat we willen….ventileren 24 uur per dag maar geen resultaat.
- begin november 2024 kregen we nieuwe meters in huis en deze zouden oorspronkelijk 2 maanden blijven staan maar zijn na 2 weken verwijderd omdat er al duidelijkheid genoeg was gekomen door andere onderzoeken..? Rapport volgt nog eind december/begin januari 2025.

Vreemde is….niemand heeft het over alle klachten die het met zich meebrengt. Altijd kou/vocht in huis waardoor je vaker ziek bent in deze periode. De frustratie die het met zich meebrengt elke dag om elke ochtend met een lap in je handen te staan om de boel droog te maken. Het jarenlang moeten strijden/bellen om je gelijk te halen maar continu wordt afgepoeierd met alle verhaaltjes over wat mogelijke oorzaken kunnen zijn.

Maar ik betaal wel de hoofdprijs met elk jaar de verhoging van de huur voor een woning die nog slechter in staat is dan mijn ouderlijk huis uit de jaren 40/50.

Hieronder een aantal foto’s om een idee te geven wat de uitwerking is, ondanks het vele schoonmaken en het opnieuw schilderen om het jaar. Mogen duidelijk zijn dat dit ondanks het gegeven energielabel voor deze woning…de werkelijkheid verre van is

Mvg,
Suzan Lintz



























Verzonden: woensdag 4 december 2024
Aan: griffie <griffie@arnhem.nl>
Onderwerp: Foto’s wc & woonkamer & schuifpui & straattegels & zolder & voordeur

Beste Griffie,

Deze foto’s zijn vandaag recent gemaakt op 4 december 2024 woensdag.
Wilt u deze foto’s aub toevoegen aan het onderwerp Singelkwartier.

Mvg, Dhr. Z. Ayna



Deze dag vorig jaar

58 items



Deze dag vorig j...

4 december 2023

Foto's in deze herinnering

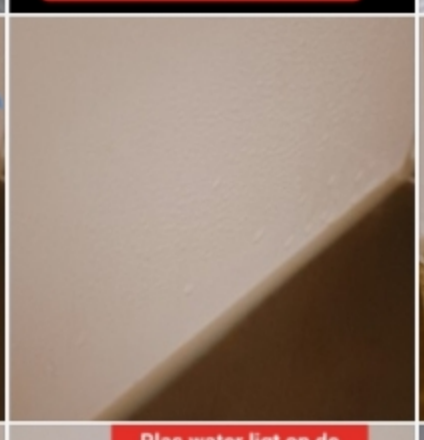










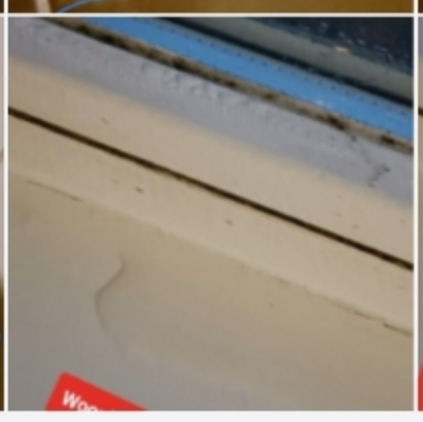


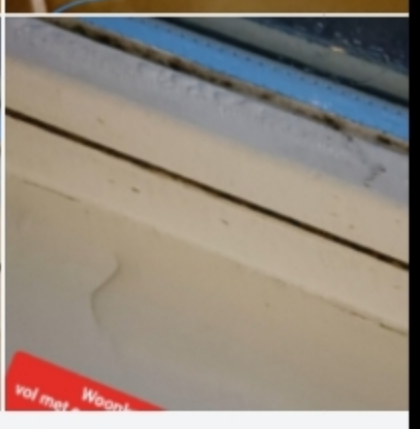






























GEZOND









Resultaat feedbackronde door bewonerscommissie Singelkwartier

De bewonerscommissie Singelkwartier heeft n.a.v. de 1e bijeenkomst en de reactie van Volkshuisvesting op het ingediende zwartboek en de afronding volgens hen van de kwestie een feedbackronde gedaan langs huizen. 24 bewoners hebben een formulieren ingediend met de volgende uitkomst:

aantal formulieren	Compensatie	geen compensatie	Volkshuisvesting niet gewees	niet opgelost	Hoge vochtigheid in huis	Tevreden
24	5	19	7	21	21	4

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek 'Voortdurende problemen met vocht, schimmel en wateroverlast in het Singelkwartier (Schuytgraaf)'

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Debat 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Besprekingen

- 4 december 2024: informatieve bespreking en start debat raad en college

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Hogenhout (Partij voor de Dieren), Kemperman (D66), Snelting (Volt), Visser (PvdA), Groot (Arnhem Centraal), Roelen (SP), Prinsen (GroenLinks), Zoeteweij (groep Van den Broek), Eppich (VVD), Verheij (PVV), Wiggers (Burgerbelang Arnhem), Aydemir (DENK). De fracties van CDA, ChristenUnie en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Van Oudheusden (bestuursadviseur)

Bespreking

Informatief

Mevrouw Van Keulen en mevrouw Kianinejad, beide bewoners van het Singelkwartier, spreken in op persoonlijke titel. Mevrouw Mokveld spreekt in namens wooncoörperatie Volkshuisvesting Arnhem. De raadskamer heeft met alle insprekers uitgebreid gesproken over de problematiek in het Singelkwartier.

Debat

In de eerste termijn van de zijde van de raad zijn vragen van gesteld aan de portefeuillehouder. De portefeuillehouder is gestart met de beantwoording van de vragen maar heeft dit niet kunnen afronden voor het eind van de vergadering.

Conclusie

De voorzitter heeft vastgesteld dat de informatieve bespreking is afgerond. Het debat tussen raadskamer en college wordt vervolgd en hervat bij de eerste termijn van de portefeuillehouder.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

D.J.K. Weijers

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
4 december 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Hervatting en afronding van de meningsvormende bespreking.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt in maximaal twee termijn vergadert waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit

Het college stelt voor om het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

Aandachtspunten

Op 15 mei en 19 juni heeft de raadskamer een rondetafelgesprek gehouden met betrokkenen van het plan. Hiermee is de informatieve bespreking afgerond.

Op 28 augustus, 4 en 18 september, 2 en 9 oktober, 20 en 27 november heeft de raadskamer het voorstel meningsvormend besproken.

De tweede termijn kan hervat worden waarbij de wethouder de beantwoording in tweede termijn kan afronden.

Hervatting meningsvormende bespreking

- De portefeuillehouder hervat de beantwoording in tweede termijn.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Aandachtspunten
Eerder heeft de raad het Raadsvoorstel ‘Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ behandeld en vastgesteld in de gemeenteraad. Op basis daarvan zijn verschillende participatiebijeenkomsten geweest, die ook zijn meegenomen in dit uiteindelijk voorstel. Tijdens deze behandeling zijn meerdere toezeggingen gedaan en zijn er moties en amendementen ingediend, die apart worden benoemd in een bijlage.

Zie pagina 2 voor een uitgebreidere toelichting.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Nermina Kundic

Ambtenaar
Maarten Bulsink
maarten.bulsink@arnhem.nl
06 - 18418204

Raadsadviseur
Steffan Vos
steffan.vos@arnhem.nl
06 - 31114958

Aandachtspunten

- De ‘Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ is meerdere keren besproken in raadskamerverband en is vastgesteld op 12 april 2023.
- Tijdens deze behandeling zijn er meerdere toezegging gedaan, meerdere moties en amendementen ingediend en ook aangenomen. Bij de vergaderstukken zit een aparte bijlage met een overzicht hiervan. Hierin geeft het college aan wat de status is van de diverse toezeggingen en moties. Deze zijn hieronder ook opgenomen per categorie.
- Daarnaast is een bijlage aangeleverd met een samenvatting van de participatie die plaatsgevonden heeft na het aannemen van de startnotitie, wat weer inbreng was voor het Duurzaam Mobiliteitsplan.
- Er is een aparte website aangemaakt, waar inwoners informatie terug kunnen vinden, onder andere over de participatie die plaatsgevonden heeft. Dat is deze website. De uitgebreidere samenvatting van de participatie is hier terug te vinden.

Moties en Toezeggingen

Moties

Zijn nog niet afgedaan:

Onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers (23M19)

Stimuleren van fietsgebruik in wijken met een lage fietsparticipatie (23M29)

Toezeggingen

Reeds afgedaan:

Parkeerboetes voor mensen met gehandicaptenparkeerkaart door inzet scanauto’s

Nog lopende toezeggingen:

Uitvoeringskader elektrisch laden en de rol van gehandicaptenvervoer

Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot mantelzorgvergunningen

Toezegging Motie 'Onderzoek naar bouw parkeergarage onder Singel of Markt bij mobiliteitsplan'

Burgerinitiatief "Centrumring Arnhem"

Worden afgedaan met dit raadsvoorstel:

Met ondernemer in gesprek gaan over het plaatsen van laadpalen in de parkeergarage

Participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid - Draagvlak

Economische impact Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid

Participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid - Loting

Aanvullende gesprekspartners tijdens participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4112565

Onderwerp: Duurzaam Mobiliteitsplan

Kernboodschap

We staan als stad voor een grote opgave. De ruimte in de stad is schaars en wordt steeds schaarser. Daarnaast gaan we als stad flink groeien. Er komen meer inwoners en arbeidsplaatsen bij en dat leidt tot meer mobiliteit. In het duurzaam mobiliteitsplan beschrijven we hoe we de stad bereikbaar, maar ook groen, gezond en leefbaar houden. Onder meer met aantrekkelijker openbaar vervoer, meer snelle fietsroutes, meer parkeerregulering en 30 km per uur als standaard maximumsnelheid voor de meeste wegen en straten. In het plan staan meer dan honderd maatregelen die we de komende 20 jaar willen uitvoeren. Om te kunnen bijsturen en flexibel te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen zullen wij het plan iedere 5 jaar actualiseren en opnieuw ter vaststelling aan de raad voorleggen.

Voorstel

1. Het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

Inleiding

Om onze stad in de toekomst ook duurzaam bereikbaar, gezond en leefbaar te maken is het nodig dat we een mobiliteitstransitie doormaken. Ons mobiliteitssysteem loopt nu al tegen de grenzen aan en gezien de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen zal deze problematiek verergeren. In het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) werken we uit hoe we deze mobiliteitstransitie willen vormgeven. Het Duurzaam Mobiliteitsplan is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie. Hierin hebben we vastgelegd een duurzaam mobiliteitsplan op te stellen, waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht de uitgangspunten zijn. De uitgangspunten van het mobiliteitsplan en het participatieproces zijn beschreven in de Startnotitie die de gemeenteraad 12 april 2023 heeft vastgesteld.

Het duurzaam mobiliteitsplan is nadrukkelijk een integraal plan. Mobiliteit zelf is geen doel, maar een middel om bereikbaar te blijven, terwijl we nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid willen beperken. Dit plan draagt bij aan het creëren van aangename gastvrije openbare ruimtes en het maakt het ontwikkelen en realiseren van nieuwe woningen mogelijk. Daarnaast bevordert het schone en duurzame verplaatsingen zoals lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer. Hierdoor zorgen we ervoor dat we in Arnhem een aantrekkelijk vestigingsklimaat behouden doordat onze bedrijven duurzaam bereikbaar worden. Door onze keuzes blijft er namelijk in de stad ook ruimte voor de mensen die zich met de auto willen of moeten verplaatsen.

Arnhem GEMEENTE

Het plan is, conform de Startnotitie, samen met de stad opgesteld: bewoners, ondernemers, werknemers en andere belanghebbenden konden op twee momenten in het proces op verschillende manieren hun inbreng leveren. We hebben ons hierbij voortdurend ingespannen om zo veel mogelijk partijen vanuit verschillende invalshoeken te betrekken. Alle partijen die genoemd zijn tijdens de behandeling van de startnotitie zijn benaderd om input te leveren. Een samenvatting van het participatieproces en wat er met de input is gedaan is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

Het Duurzaam Mobiliteitsplan is echt een plan dat ook inzicht geeft in de projecten en acties die nodig zijn om de stad duurzaam bereikbaar te maken. De verschillende maatregelen en projecten zijn dan ook in een planning gezet waarbij de eerste jaren specifiek en gedetailleerd zijn qua projecten en de laatste jaren globaal. Fasering van deze maatregelen (hoe verhouden projecten zich tot elkaar, wat moet er eerst) is daarbij ook een belangrijk onderdeel.

In de bijlage Memo Toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan beschrijven we hoe enkele toezeggingen zijn afgedaan en wat de stand van zaken is van de overige toezeggingen en moties over dit onderwerp.

Beoogd effect

De stad bereikbaar houden en tegelijkertijd verkeersoverlast tegengaan en voor schone lucht in de stad zorgen. En ervoor zorgen dat er ook bij binnenstedelijke groei meer ruimte voor groen in de stad is, de stad verkeersveiliger en klimaatadaptiever wordt en het prettiger verblijven, lopen en fietsen is in de stad.

Argumenten

1.1 De maatregelen uit het plan houden Arnhem bereikbaar

Het verkeer in de stad loopt nu al regelmatig vast. Als we op dezelfde voet doorgaan is de stad in de toekomst niet meer bereikbaar. Het verkeer zal toenemen, terwijl er geen ruimte is om de wegen te verbreden. Hierdoor zal het auto- en vrachtverkeer op onze wegen vastlopen. Dit plan zorgt voor een transitie naar ruimte-efficiëntere en meer duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Hierdoor blijft de stad bereikbaar voor iedereen.

1.2 De maatregelen uit het plan maken de lucht in de stad schoner

De maatregelen uit het duurzaam mobiliteitsplan zorgen voor een afname van het auto- en vrachtverkeer in de stad. Deze voertuigen blijven ook in de toekomst vervuilend. Tot 2050 komt dat doordat een deel van de auto's nog op fossiele brandstoffen rijdt. Maar ook daarna blijven auto's, door slijtage van de banden, fijnstof uitstoten. Een afname van het auto- en vrachtverkeer in de stad is dus noodzakelijk om de lucht schoner te maken.

1.3 De maatregelen uit het plan verminderen de verkeersoverlast in de stad

De maatregelen uit het plan zorgen ervoor dat we meer gaan lopen en fietsen en meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Daarnaast verlagen we de snelheid op veel wegen, wat de geluidshinder beperkt en met een goede inrichting de oversteekbaarheid verbetert. De lagere snelheid zorgt ervoor dat de gevolgen van een aanrijding beperkter zijn. De wegen worden dus verkeersveiliger. En voor doorgaand verkeer is, door de lagere snelheid, de route door onze stad niet meer interessant. Doordat we dus minder gaan autorijden en we rustiger gaan rijden

zal de hinder van het verkeer (zoals geluidsoverlast, trillingen, verkeersonveiligheid en een slechte oversteekbaarheid) afnemen.

1.4 *De maatregelen uit het plan maken Arnhem toegankelijker*
Door lopen te stimuleren, bieden we een toegankelijk alternatief, waardoor mensen meer controle krijgen over hun eigen mobiliteit. Lopen is namelijk de meest toegankelijke manier van verplaatsen. We zorgen er daarbij voor dat (loop)routes goed toegankelijk zijn voor bijvoorbeeld mensen in een rolstoel, met een rollator of met een visuele beperking. Ook goed openbaar vervoer draagt bij aan een meer toegankelijke stad.

1.5 *Duurzame mobiliteit maakt de woningbouwopgave van Arnhem mogelijk*
Om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen, bouwt Arnhem er de komende jaren 16.000 woningen bij. Daarnaast zal ook de werkgelegenheid in de stad toenemen. Deze ontwikkelingen vinden binnenstedelijk plaats. Deze compacte stad biedt kansen doordat veel voorzieningen op loop- of fietsafstand zullen zijn. Dit plan zorgt ervoor dat mensen zich ook daadwerkelijk duurzamer kunnen en gaan verplaatsen. Doordat we de auto minder gebruiken kunnen we als stad groeien en de stad leefbaarder maken, zonder dat het verkeer vast komt te staan. Daarnaast kunnen de parkeernormen voor nieuwbouw van woningen, bedrijven en voorzieningen lager worden. Het plan zorgt er immers voor dat de autoafhankelijkheid daalt. Als er minder parkeerplaatsen voor woningen hoeven te worden gebouwd, worden woningen goedkoper en kunnen er meer (betaalbare) woningen worden gebouwd. Ook andere ontwikkelingen worden goedkoper als we minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren.

1.6 *De gekozen richting naar efficiënter gebruik van de verkeersruimte is noodzakelijk om de stad leefbaar te houden.*
Door de toename van het aantal inwoners en daarmee verkeersbewegingen is een verandering naar vervoerwijzen die minder ruimte in beslag nemen nodig. Voetganger en fietser nemen minder ruimte in dan de automobilist. Dat geldt zowel voor de rijdende als geparkeerde auto. Hierdoor komt er ruimte beschikbaar voor meer groen/bomen in de stad en prettige leefruimtes. Ook blijft er op de weg ruimte over voor de mensen en bedrijven die wel afhankelijke zijn van de (vracht)auto.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Verandering is lastig en vraagt aandacht*
Mensen zijn gewend aan hun eigen gewoontes en gebruiken. Dat geldt ook voor het gebruik van de eigen auto. De nieuwe koers is ook een verandering in denken en vervolgens doen. Voor een deel van onze inwoners, bezoekers en ondernemers is er een duurzaam alternatief voor hun autoritten. We helpen mensen die daar behoefte aan hebben in de stap naar meer gezonde en duurzame mobiliteit. In de plannen zijn hiervoor acties en communicatieactiviteiten opgenomen.

1.2 *Het plan is ambitieus*
Het plan bevat heel concrete maatregelen die in de tijd zijn uitgezet. De lijst met maatregelen is groot en de totale kosten zijn daarmee ook hoog. Het plan vraagt om een aanpak waarbij er fors meer mobiliteit/infrastructuurprojecten worden gerealiseerd dan nu het geval is. Ook vraagt dit plan veel meer capaciteit van de organisatie en andere partijen om alle projecten voor te bereiden. Dit is deels op te lossen door voor een andere werkwijze te kiezen, maar ook door het

werk over meer schouders te verdelen (bijvoorbeeld projecten laten meelopen bij de beheer- en onderhoudopgave, of externe partijen projecten laten voorbereiden).

1.3 Het plan bevat onzekerheden

Voor met name de projecten in de verre toekomst zijn zaken als financiering, subsidiemogelijkheden en de benodigde voorbereidingstijd onzeker. Zo hebben we onze inschatting voor subsidiemogelijkheden gebaseerd op ervaringen uit het verleden en is er geen garantie dat er in de toekomst evenveel subsidie wordt gegeven. Dit vraagt om een adaptieve aanpak binnen de gegeven kaders. Flexibiliteit in tijd en geld bij de realisatie is noodzakelijk. Om een plan te hebben dat meebeweegt met deze ontwikkelingen is tussentijdse actualisatie noodzakelijk (zie ook uitvoering). Daarom:

- delen wij jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda met u. Hierin informeren wij de raad over de voortgang op de doelstellingen (conform monitoringsplan), de gerealiseerde projecten en we geven een vooruitblik op de projecten die de komende jaren op de planning staan.
- actualiseren wij het duurzaam mobiliteitsplan iedere 5 jaar en laten het opnieuw vaststellen.

1.4 Het parkeerbeleid is nog niet gedetailleerd uitgewerkt

Het uitwerken van het parkeerbeleid kost meer tijd en is te gedetailleerd om in een duurzaam mobiliteitsplan op te nemen. Er worden nu nog geen nieuwe parkeernormen voorgesteld.
Het duurzaam mobiliteitsplan geeft wel duidelijkheid over een aantal belangrijke punten op het gebied van parkeren zoals uitbreiding van het gereguleerd parkeren gebied, het beperken van het aantal parkeervergunningen per huishouden en de eerste parkeervergunning die, buiten het centrum, (bijna) gratis is.

Participatie

Het plan is samen met de stad opgesteld: Bewoners, ondernemers, werknemers en andere belanghebbenden konden op verschillende manieren hun inbreng leveren. In de eerste participatieronde lag de focus op de uitgangspunten. Na deze participatieronde zijn maatregelpakketten opgesteld en zijn met een verkeersmodel berekeningen gemaakt om te kijken welke maatregelen effectief kunnen zijn. Vervolgens zijn de resultaten in de tweede ronde gedeeld met de stakeholders, zijn er gesprekken gevoerd en is er ook een enquête gehouden om het draagvlak voor de maatregelen te bepalen. We hebben ons hierbij voortdurend ingespannen om zo veel mogelijk partijen vanuit verschillende invalshoeken te betrekken. Alle partijen die genoemd zijn tijdens de behandeling van de startnotitie zijn benaderd om input te leveren. Hiermee hebben we geprobeerd om vanuit een zo breed mogelijk perspectief input te krijgen op het plan. Een samenvatting van het participatieproces en wat er met de input is gedaan is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

Financiën

Het duurzaam mobiliteitsplan kent een grote ambitie. Er moeten tot aan 2044 veel projecten voorbereid en uitgevoerd worden om de stad daadwerkelijk duurzaam bereikbaar te maken.

Investeringen
In de volgende tabel zijn de bedragen opgenomen voor de verschillende onderdelen en perioden. De totale investeringen van het duurzaam mobiliteitsplan bedragen **€ 550,1 mln.**:

Investeringen totaal (x € 1.000)	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	< 20 jaar	Totaal
Actieve mobiliteit	4.555	28.770	96.030	67.590	**196.945**
Openbaar vervoer	12.960	25.500	28.100	5.760	**72.320**
Hubs en logistiek	1.700	8.640	42.420	32.400	**85.160**
Netwerk	28.739	10.292	25.129	131.520	**195.680**
Totaal	**47.954**	**73.202**	**191.679**	**237.270**	**550.105**

Voor de projecten die gepland staan voor uitvoering binnen nu en vijf jaar is een totale investering benodigd van **€ 121,2 mln.**. Voor deze investeringen bestaat zicht op voldoende dekking door te verwachten bijdragen van Rijk en provincie en door inzet van bestaande budgetten. De voorziene dekking is als volgt opgebouwd:

Dekkingsbronnen investeringen projecten < 5 jaar	
• Gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost	16,5 mln.
• Subsidie Rijk en Provincie	30,2 mln.
• Samenloop met andere beleidsterreinen	17,0 mln.
• Huidige budgetten Mobiliteit	24,4 mln.
• BR Bereikbaarheid	33,1 mln.
Totaal	**121,2 mln.**

De dekking voor projecten die op de planning staan na 5 jaar is nog niet rond. Hiervoor zoeken we naar mogelijkheden, bijvoorbeeld door subsidies vanuit het Rijk of provincie. Hier beginnen we tijdig mee, zodat bij actualisatie van het DMP in jaar 2029 (zie uitvoering) zicht is op de beschikbare middelen voor de periode na 2029.

Gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost (€ 16,5 mln.)
De mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem Oost zitten ook in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Vanuit de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost wordt de dekking voor deze maatregelen geregeld. Daarmee is geen extra financiering van deze maatregelen nodig in het kader van het duurzaam mobiliteitsplan. De totale dekking vanuit de Spoorzone Arnhem Oost is groter, maar dit gaat alleen over de projecten die we binnen 5 jaar realiseren.

Subsidie van het Rijk en provincie (€ 30,2 mln.)
Op basis van ervaringen uit het verleden is ingeschat dat we bij een aantal infrastructurele maatregelen aanspraak kunnen maken op subsidies vanuit de provincie en het Rijk. Voor een bedrag van € 9,6 mln. zijn reeds subsidies verleend door het Rijk vanuit de specifieke uitkeringen woningbouw op korte termijn voor bovenplanse infrastructuur. Ook de maatregelen die hiermee worden gefinancierd zijn onderdeel van het duurzaam mobiliteitsplan.

Voor een aantal andere maatregelen is de verwachting dat het Rijk en/of de provincie 50% meefinanciert, vanwege de meerwaarde voor Rijk/provincie van de maatregel op de duurzame bereikbaarheid in de regio en omdat het infrastructuur (of de aansluiting daarop) betreft van het Rijk of de provincie. Het betreft in dit geval subsidies op hubs, HOV-maatregelen, hoogwaardige fietsroutes en bruggen.

Samenloop met andere beleidsterreinen (beheer) / Werk met werk maken (€ 17 mln.)
Jaarlijks wordt gemiddeld 3 miljoen aan asfaltonderhoud besteed. Vaak liften mobiliteitsmaatregelen mee. De nieuwe asfaltlaag, die dan bijvoorbeeld nodig is vanuit onderhoud maar wordt aangebracht in het kader van een mobiliteitsproject, wordt dan betaald vanuit het beheer- en onderhoudbudget. Ingeschat is dat bij 75% van het budget meegelift kan worden voor het DMP. Voor de projecten die staan gepland voor uitvoering binnen nu en 5 jaar is de verwachting dat er voor € 17 mln. aan samenloop is met projecten die reeds gepland zijn vanuit Beheer.

Huidige budgetten mobiliteit (€ 24,4 mln.)
In de huidige begroting zijn middelen opgenomen voor mobiliteit (BR Bereikbaarheid en het Meerjarig Investeringsplan/MIP), die gebruikt kunnen worden voor uitvoering van het DMP. We verwachten ongeveer € 24,4 mln. te gebruiken voor de projecten die gepland zijn voor binnen nu en 5 jaar

Bestemmingsreserve Bereikbaarheid (€ 33,1 mln.)
Het investeringsvolume van de projecten die zijn gepland voor uitvoering binnen nu en 5 jaar en nog niet van dekking vanuit voorgaande middelen zijn voorzien, bedraagt € 33,1 miljoen. De jaarlijkse kapitaallasten (rente en afschrijving) van deze projecten bedragen circa € 1,5 miljoen per jaar.

Voor de dekking hiervan resteert nog een vrij beschikbaar saldo van een aantal jaarlijkse structurele budgetten voor bereikbaarheid. Daarnaast laat de begroting 2024 een jaarlijks structureel voordelig saldo zien tussen de opbrengsten en de kosten uit de parkeerexploitatie. Deze middelen worden zoals gebruikelijk toegevoegd aan de BR Bereikbaarheid. Deze jaarlijkse toevoeging is ruim voldoende om de extra kapitaallasten op te vangen. Voorgesteld wordt dan ook om de extra kapitaallasten te dekken uit de BR Bereikbaarheid.

Op het moment dat de uit het DMP voortvloeiende investeringsbedragen met bijbehorende kapitaallasten in de begroting (in het Meerjaren Investeringsplan – MIP) worden opgenomen, zullen ook de dekkingsmiddelen en de onttrekking uit de BR Bereikbaarheid definitief worden vastgesteld.

Exploitatielasten
Voor de uitvoering van de maatregelen houden we naast de investeringsbedragen ook rekening met exploitatielasten voor het uitrollen van parkeerregulering, het verruimen van de openingstijden van fietsenstallingen, het uitvoeren van gedragsmaatregelen en het voorbereiden van projecten. Deze lasten bedragen in totaal € 960.000 en zijn voor het grootste deel structureel.

Deze exploitatielasten kunnen worden gedekt uit bestaande budgetten, die zijn opgenomen in de begroting voor:
bereikbaarheid (€ 700.000 p/j structureel);
basis duurzame bereikbaarheid incl. transferia (€ 200.000 p/j structureel);
fietsparkeren (€ 500.000 p/j structureel).

Uitvoering

Na vaststelling van het duurzaam mobiliteitsplan gaan we aan de slag met de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het maatregelenoverzicht. Projecten die we de komende 2 jaar al realiseren zijn onder andere de Velperweg met meer ruimte voor de voetganger en de fietser, snelfietsroute Arnhem – De Liemers, fietsstraat Hommelseweg en herinrichting IJssellaan met meer ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.

Ook projecten op het gebied van gedrag (en een aantal andere quick wins, zoals het verruimen van de openingstijden van fietsenstallingen) voeren we direct uit. Op deze manier kunnen we direct aan de slag met de doelstellingen van het DMP en wordt duidelijk dat we toewerken naar een andere manier van mobiliteit.

Aanpassing van infrastructuur kent een lange doorlooptijd. Echt grootschalige projecten vanuit dit plan komen dan ook pas na twee jaar. Grote projecten die we binnen vijf jaar gaan realiseren zijn het Willemsplein, de fietstunnel Schuytgraaf en de fietsenstalling Bartokpark. Voor deze projecten zetten wij de komende twee jaar al grote stappen in de voorbereiding.
Uitzondering hierop vormt de aanpak van de eerste fase Centrumring, waarin we onder andere de Weerdjesstraat afwaarderen naar een rijsrook en 30 km/uur, de verkeerslichten anders instellen zodat de oversteekbaarheid verbetert, waar mogelijk (rechtsaf)stroken verwijderen en de bewegwijzering terugbrengen naar een stedelijke maat. Dit project geven we hoge prioriteit en gaan we wel binnen twee jaar realiseren. Ook stoppen we in deze periode veel tijd en energie in de voorbereiding van de stadsrandhubs, zoals de stadsrandhub GelreDome.

Tegelijkertijd werken we aan de voorbereiding van meer infrastructurele maatregelen. We werken daarbij het maatregelenoverzicht uit tot een meer gedetailleerde uitvoeringsagenda, waarbij we onder andere met de volgende aspecten rekening houden:

- **Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker.** We faseren de projecten zodanig dat de bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.
- **Samenloop groot onderhoud.** Om efficiënt te werken, koppelen we onze projecten zoveel mogelijk aan het groot onderhoud.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen.** We houden rekening met de (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen. We voeren mobiliteitsmaatregelen uit voordat ontwikkelingen worden opgeleverd.
- **Verkeershinder**. We beschouwen de bouwhinder van alle individuele projecten samen, om zo de bereikbaarheid van de stad ook tijdens de uitvoering van de projecten te borgen.

Proces richting raad

- Wij stellen diverse beleidsplannen op die volgen uit het duurzaam mobiliteitsplan. Deze delen wij met de raad ter informatie of vaststelling. Dit gaat om het parkeerbeleid (2024) en voetgangersbeleid (2025). Het duurzaam mobiliteitsplan doet al uitspraken over deze beleidsvelden en vormt hiermee een duidelijke basis voor deze deeluitwerkingen.
- Wij delen jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda, waarin we de raad informeren over de voortgang op de doelstellingen (conform monitoringsplan), over de gerealiseerde projecten en waarin we een vooruitblik geven op de projecten die de komende jaren op de planning staan.

- Projecten die de eerstkomende vier jaar aan de orde zijn worden opgenomen in de begroting, in het Meerjaren Investeringsplan (MIP). Voor (grotere) projecten, waarbij ook uitgegaan wordt van cofinanciering, zal separaat gecommuniceerd worden.
- Wij actualiseren iedere 5 jaar het duurzaam mobiliteitsplan en zullen dit ter vaststelling aan u voorleggen. De eerste keer zal dit in 2029 plaatsvinden. Op basis van op dat moment beschikbare middelen en inhoudelijke wensen kunnen dan focus, tempo en prioriteit van het plan bijgestuurd worden. Dit heeft gevolgen voor de dekking van de middelen. We zullen echter alleen maatregelen uitvoeren waarvoor we middelen beschikbaar hebben en waarvan we weten dat ze zelfstandig kunnen functioneren (en dus niet verkapt een beroep doen op nog meer middelen).

Werkwijze
Met name de aanleg van nieuwe en de aanpassing van de bestaande infrastructuur zijn, vanwege het grote aantal projecten, grote werkstromen. Dit vraagt om een andere, meer gestructureerde aanpak. Deze aanpak werken wij verder uit, zodat we ook daadwerkelijk kunnen versnellen.

Communicatie

Communicatie met de stad eindigt niet met het vaststellen van dit plan. We zetten in op een gedragsverandering in de stad. We gaan dan ook uitgebreid communiceren met de hele stad over dit plan om mensen te helpen hun mobiliteitsgedrag te verduurzamen en hen de impact van ons plan te laten zien. Belangrijke onderdelen daarbij zijn de werkgeversaanpak, de bewonersaanpak en communicatie rondom projecten.

De werkgeversaanpak bestaat uit het actief ondersteunen van werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteit. In de bewonersaanpak ondersteunen we bewoners om hun eigen reisgedrag gezonder en duurzamer te maken, waaronder het stimuleren van bewegen.

In de uitvoering van onze projecten betrekken we de omgeving steeds om rekening te kunnen houden met hun belangen, onze plannen te verbeteren en de hinder van de projecten te beperken. Het gaat hierbij altijd om maatwerk, omdat ieder project zijn eigen dynamiek kent en dus zijn communicatieaanpak nodig heeft. Afhankelijk van de impact op de omgeving kan het participatieniveau per project verschillen. Zo vereist een nieuwe inrichting van een woonstraat veel meer betrokkenheid van de bewoners dan de aanleg van een hub aan de buitenrand van de stad.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad
- Duurzaam Mobiliteitsplan
- Bijlagenrapport duurzaam mobiliteitsplan
- Bijlage: Memo Toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan
- Bijlage: Memo Participatie Duurzaam mobiliteitsplan

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4112565

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 april 2024, nummer: 4112565,

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Een groene, gezonde en leefbare stad

Concept



Gemeente Arnhem

Titel	Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
In opdracht van	Gemeente Arnhem
Datum publicatie	9 april 2024 (013569)
Status	Concept

GEMEENTE Arnhem

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwoord

Bekijkt u wel eens oude foto's van Arnhem? Toen er nog auto's door de Rijnstraat reden en er maar één vaste brug over de Rijn was. Arnhem-Zuid moest nog gebouwd worden. Inmiddels is de stad twee keer zo groot en kunt u niet meer met de auto door het winkelgebied rijden.

Ook de komende jaren blijft onze stad veranderen. Arnhem groeit, er komen meer huizen, banen, bedrijven en Arnhemmers bij. Dat betekent ook meer verkeer. Om ons hier op voor te bereiden moeten we nu stappen zetten. Zo zorgen we ervoor dat Arnhem bereikbaar, leefbaar en groen blijft.

We reizen steeds meer te voet, fietsend of met het openbaar vervoer. Tegelijkertijd willen we als het nodig is ook nog met de auto van A naar B kunnen. En willen we graag leven in prettige wijken met ruimte voor ontmoeting, beweging en groen, met minder verkeersoverlast en minder auto's op straat. Dat is een grote uitdaging, met veel dilemma's. Want wij kunnen Arnhemmers niet vertellen welk vervoersmiddel ze gebruiken. Of hoe ze hun spullen door de stad vervoeren. Iedereen heeft verschillende wensen en belangen die we in ogenschouw moeten nemen. Kortom: het is een ingewikkelde puzzel. Maar wel een waar we mee aan de slag zijn gegaan.

Het resultaat ligt voor u: het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem. Hierin beschrijven we hoe we Arnhem ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en gastvrij willen houden. Naast wat hiervoor willen doen leest u ook wat er voor nodig is.

Zo schrijven we over aantrekkelijker openbaar vervoer, met meer en betere busverbindingen. Meer snelle fietsroutes, zodat de fiets een goed alternatief wordt voor de auto bij korte ritten. 30 km per uur als standaard maximumsnelheid voor de meeste wegen en straten.

We voegen bruggen voor fietsers en voetgangers toe. En maken zo nieuwe verbindingen tussen inwoners van Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid. In totaal staan er in het plan meer dan 100 maatregelen die we de komende jaren willen nemen. Voor een leefbare, schone en groene stad. Voor een bereikbaar en gastvrij Arnhem.

Zo'n plan maak je niet alleen. Veel inwoners, ondernemers, belangengroepen en bezoekers hebben met ons meegedacht. Bijvoorbeeld op bewonersbijeenkomsten, bij expertsessies, in de historische trolleybus en via een enquête. Zonder al deze bijdragen waren we niet tot dit ambitieuze plan gekomen. Want de bereikbaarheid van onze stad is iets dat ons allemaal aangaat. En waar we allemaal elke dag mee te maken hebben.

Zo werken we samen aan een gezonde, leefbare én bereikbare omgeving. Waar in plaats van de auto, de mens centraal staat. Hiermee faciliteren we de wens die veel inwoners hebben en bouwen we tegelijkertijd verder aan de grote ambities die we hebben op het gebied van vergroening en energie. Voor het Arnhem van nu en de toekomst.

Veel leesplezier!

Nermina Kundić,



Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

1.2 Waarom een nieuw plan?

1.3 In samenwerking met de stad

1.4 Probleemanalyse

1.5 Leeswijzer

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad 11

2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

3. Duurzaam verplaatsen 16

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

3.2 Een optimaal fietsklimaat

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

3.4 Overstappen in hubs

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag 35

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

4.2 Stimuleren ander reisgedrag

4.3 Goederenvervoer

5. Maximaal verblijven 43

5.1 Snelheidsaanpassingen

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

6. Effecten van de maatregelen 55

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

7. Fasering en investeringen 60

7.1 Maatregelenlijst

7.2 Uitvoeringsplanning

7.3 Investeringen

8. Monitoring en evaluatie 73

1. Inleiding

We willen een stad zijn die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen: een groene, gezonde en leefbare stad. Maar, Arnhem staat voor een flinke klus. Ons wegennet kan het aantal auto's niet meer aan en dat zorgt voor leefbaarheidsproblemen, zoals een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Bovendien staat ook de verkeersveiligheid onder druk en zijn wegen als de centrumring moeilijk over te steken als voetganger of fietser. Er komen 16.000 woningen bij in onze stad. Ruim 10.000 hiervan worden voor 2030 gebouwd. De bewoners van deze 10.000 woningen zorgen elke dag voor zo'n 50.000 extra autoritten. Als we zo doorgaan, loopt het verkeer verder vast en wordt de leefbaarheid in onze wijken slechter. Daarom zijn maatregelen nodig en bovendien willen we ook aan de slag! We gaan samen van Arnhem een groene, gezonde en leefbare stad maken. Daarbij willen we de keuzevrijheid van vervoerswijze behouden. Onze aanpak om dit te bereiken beschrijven we in dit Mobiliteitsplan.

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

De groeiende stad dwingt ons tot nieuwe keuzes in mobiliteit. Het voortzetten van oude gewoonten resulteert in een afnemende leefbaarheid en bereikbaarheid en een toenemend ruimtebeslag. Om dit te doorbreken, moeten we anders denken. Een verschuiving naar elektrische auto's alleen lost files, geluidsoverlast en fijnstof (banden en remmen) niet op. Voor een stad vol leven is het verminderen van (doorgaand) autoverkeer essentieel. Daarom richten we onze aandacht op verleidelijke alternatieven.



Verkeersveiligheid staat centraal, met een focus op lagere snelheden waar voetgangers, fietsers en gemotoriseerd elkaar verkeer ontmoeten. Een lagere onderlinge snelheid tussen de auto en de fiets en voetganger voorkomt ernstige ongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt. Het verbeteren van oversteekmogelijkheden aan de singels vereist minder rijstroken, maar we moeten voorzichtig zijn om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.

Lopen, fietsen en het openbaar vervoer maken we aantrekkelijker waarbij toegankelijkheid voorop staat. Alle hoeken van de stad blijven bereikbaar voor iedereen, of je nu te voet gaat, op de fiets springt of de auto verkiest.

1.2 Waarom een nieuw plan?

Arnhem heeft een centrumfunctie voor omliggende kernen en heeft een verbindende rol binnen de regio Arnhem-Nijmegen op het gebied van landschap, kennis en openbaar vervoer. Daarnaast is Arnhem een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Randstad en Duitsland.

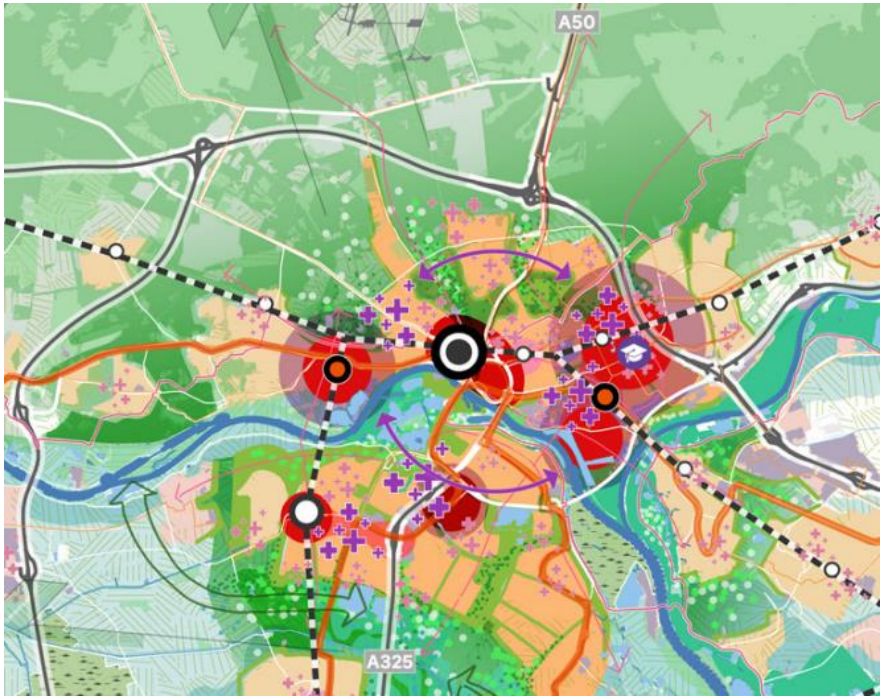
Om deze functie te kunnen blijven vervullen is een goede bereikbaarheid van belang. Op dit moment knelt het echter al op de infrastructuur en komt de (auto)bereikbaarheid steeds meer in het geding. De grote hoeveelheid verkeer in de stad roept daarnaast ook zorgen op over gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Met een steeds schaarser wordende hoeveelheid beschikbare ruime in de stad betekent dit dat er keuzes gemaakt moeten worden hoe we omgaan met mobiliteit in de stad.

Naast vastgelegde afspraken (o.a. Schone lucht akkoord) is de binnenstedelijke groei van 16.000 nieuwe huishoudens dé urgentie om ruimte efficiënter te benutten en meer actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) te gaan gebruiken. In lijn met de Omgevingsvisie geven we ruim baan aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer, en minder ruimte voor het rijden met en parkeren van de auto in de openbare ruimte (maatwerk per wijk). Veiliger en prettiger voor iedereen, minder uitstoot en geluid, meer ruimte voor verblijven en groen en minder verharding.



De groei van de stad met meer wonen en meer werken vraagt ook om nabijheid van voorzieningen. Immers, als bestemmingen dichterbij huis liggen kunnen deze makkelijker bereikt worden te voet of met de fiets. Vanuit de verstedelijkingsopgave wordt daarom ingezet op stedelijke verdichting. Doordat afstanden tot voorzieningen dan korter zijn kan hier meer ingezet worden op infrastructuur voor de voetganger en de fietser.

De omgevingsvisie vormt de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. Maar, hoe we hier precies mee omgaan en hoe we dit koppelen aan eerder vastgestelde uitgangspunten en richtlijnen moet verder worden uitgewerkt. De uitwerking van nieuw mobiliteitsbeleid wordt ook genoemd in de omgevingsvisie. Daarom een Duurzaam Mobiliteitsplan voor Arnhem.



Beeld uit Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley

1.3 In samenwerking met de stad

Het mobiliteitsplan Arnhem is tot stand gekomen met de betrokkenheid van bewoners, ondernemers, werk- en leerlocaties, belangengroepen, omliggende gemeenten, de Groene Metropoolregio en de provincie. In de periode van juni 2023 tot november 2023 is op verschillende manieren het gesprek aangegaan met de stad. Zo is er aan het begin van het traject een Webinar georganiseerd, zijn er straatinterviews gehouden, zijn er twee online raadplegingen geweest en is er een stadsbreed evenement georganiseerd waar bewoners input konden leveren voor het plan. Daarnaast is er in zes focusgroepen met een afspiegeling van de Arnhemmers gesproken en in vijf expertsessies met ondernemers en belangenorganisaties dieper ingegaan op de inhoud van het plan. Ook is er gedurende het plan afstemming geweest met mede overheden en andere partners. Tot slot zijn er diverse één op één gesprekken geweest met stakeholders en is er twee keer een inloopspreekuur gehouden. De opgehaalde reacties zijn in dit plan verwerkt.













1.4 Probleemanalyse

Uit de probleemanalyse (opgenomen in het bijlage rapport) blijkt dat Arnhem fors moet ingrijpen om tot een gezonde, groene en leefbare stad te komen. Hieronder de belangrijkste kansen en opgaves voor de stad.

OPGAVES



Er komen meer mensen bij in Arnhem, waardoor het aantal verplaatsingen toe zal nemen.



Als we niets doen, wordt een groot deel van deze extra verplaatsingen met de auto gemaakt. Meer auto's zorgen voor meer gezondheidsdruk door meer uitstoot en meer geluid. We voldoen nu als stad al niet aan de richtlijnen en we zien gezondheidsklachten die het gevolg zijn van de uitstoot en geluidsoverlast van verkeer toenemen.



De vertraging en verkeersonveiligheid nemen toe en de robuustheid van het netwerk staat onder druk. Dit betekent dat wanneer er een incident plaatsvindt op één plek, ook de rest van de wegen vast staan.



Er is veel ruimte voor infrastructuur en de geparkeerde auto in Arnhem, maar de vraag naar ruimte voor groen neemt met klimaatverandering en door behoefte aan meer biodiversiteit en een gezondere omgeving steeds meer toe.



Het aantal bezorgdiensten neemt toe en daarnaast neemt de druk op het weggennet toe. Het wordt lastiger om op tijd de bevoorrading van winkels, horeca en bouwterreinen te regelen, afval op te halen en bestellingen af te leveren. Als Arnhem hebben we de ambitie om de logistiek te verduurzamen. Dit alles vraagt om heldere eisen en ambities voor schone en efficiënte logistiek.

KANSEN



Meer inwoners en arbeidsplaatsen ten gevolge van binnenstedelijke ontwikkeling geeft meer draagvlak voor de nabijheid van voorzieningen. De afstand van verplaatsingen wordt dan korter. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om meer verplaatsingen te voet af te leggen.



Veel korte afstanden worden op dit moment met de auto afgelegd. Hier ligt potentie voor meer fietsgebruik. Dit is niet alleen een schone manier van verplaatsen maar ook gezond! Het gebruik van de e-bike biedt kansen voor Arnhem door de heuvels en de bruggen.



Op dit moment is er al een hoog openbaar vervoer gebruik; dit heeft potentie om nog verder te groeien (met aandacht voor vervoersarmoede).



Deelvervoer biedt kansen in combinatie met het stimuleren van schonere verplaatsingen.



Ook het bundelen van vervoersstromen in hubs biedt mogelijkheden om schonere verplaatsingen te realiseren. Denk aan het parkeren van de auto aan de stadsrand en het bundelen van vrachten op overslagpunten buiten de binnenstad.



In de toekomst zijn er meer elektrische voertuigen die zorgen voor schonere verplaatsingen.

1.5 Leeswijzer

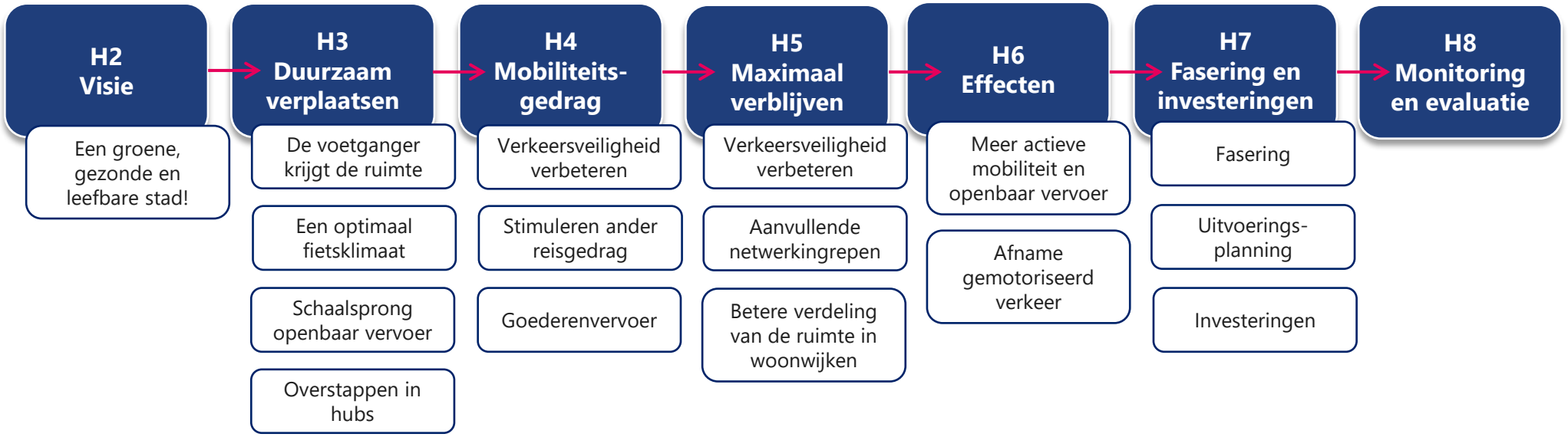
De uitgangspunten voor dit plan zijn vastgesteld in de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023. Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben het DMP. Zowel de wijze hoe met de moties en toezeggingen is omgegaan als de uitgangspunten zijn opgenomen in een bijlage.

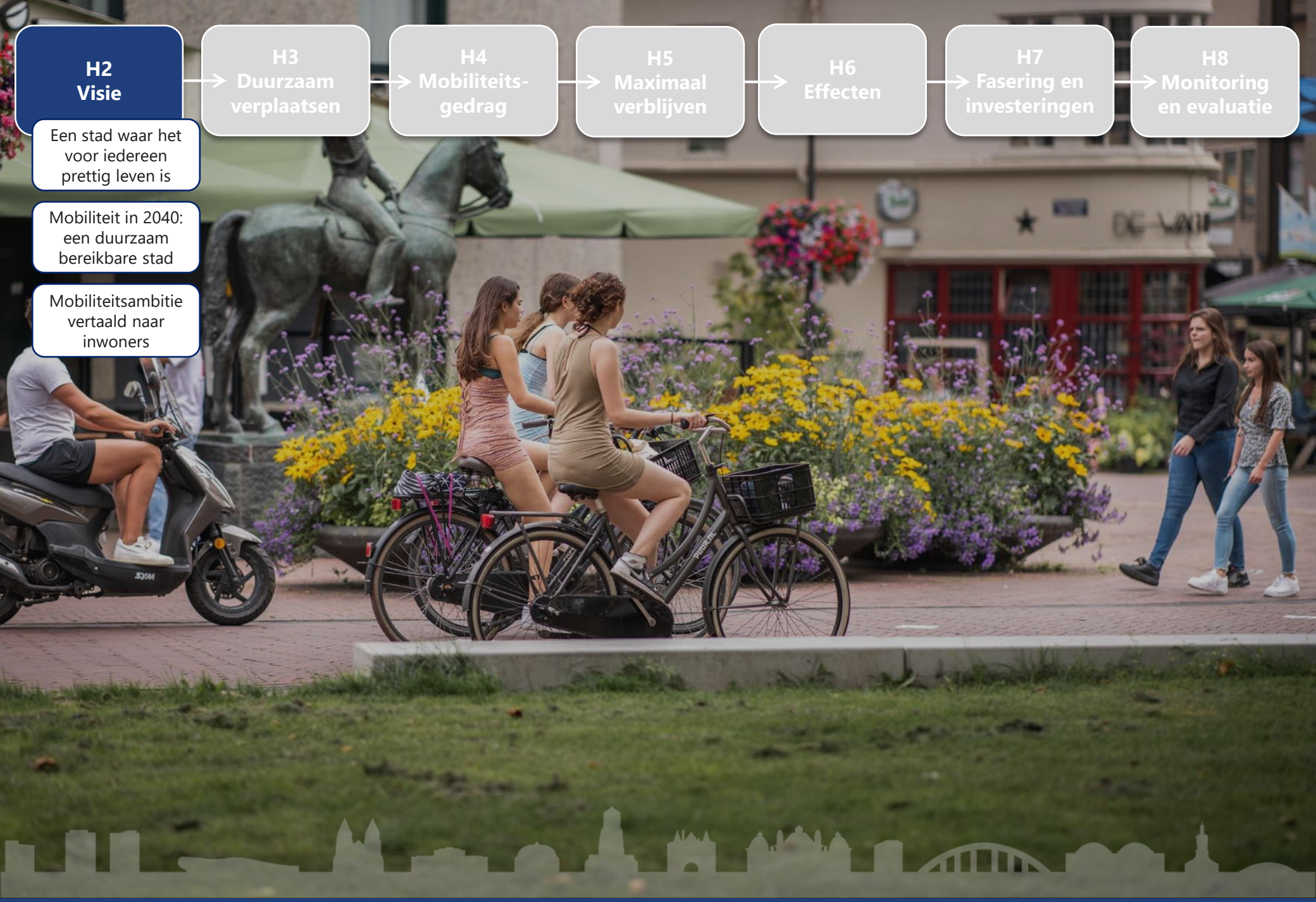
Het plan is opgesteld in samenwerking met de stad. De wijze waarop is geparticipeerd door de stad is ook opgenomen in het bijlage rapport.

Het plan bestaat uit acht hoofdstukken. In het volgende (tweede) hoofdstuk staat de visie centraal: een groene, gezonde en leefbare stad. Daarna volgen drie hoofdstukken waarin het maatregelenpakket wordt toegelicht: hoofdstuk drie 'Duurzaam verplaatsen' over voetganger, fiets, openbaar vervoer en mobiliteitshubs, hoofdstuk vier 'Duurzaam Mobiliteitsgedrag' over gedragsbeïnvloeding en hoofdstuk vijf 'Maximaal verblijven' over de netwerkingrepen en parkeerbeleid. De effecten van de maatregelen zijn in hoofdstuk zes samengevat.

In de laatste hoofdstukken wordt beschreven welke projecten er als eerste opgepakt zullen worden, en de investeringen die daarbij horen. Daarna wordt er een voorzet gedaan op de monitoring en evaluatie van het DMP.

Opbouw van het DMP





H2 Visie

- Een stad waar het voor iedereen prettig leven is
- Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad
- Mobiliteitsambitie vertaald naar inwoners

→ **H3 Duurzaam verplaatsen**

→ **H4 Mobiliteits-gedrag**

→ **H5 Maximaal verblijven**

→ **H6 Effecten**

→ **H7 Fasering en investeringen**

→ **H8 Monitoring en evaluatie**

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad

Arnhem is één van de groenste steden van Nederland. Door de ligging aan de voet van de Veluwe, in het Betuwse rivierengebied en de aanwezigheid van grote stadsparken, hebben Arnhemmers de natuur binnen handbereik. We willen deze groene kwaliteit van de stad verder uitbreiden door genoeg ruimte te bieden voor groen, spelen en verblijven. Hierdoor maken we de wijken socialer en gezonder en de stad een groene stad waar het voor jong tot oud prettig leven is.

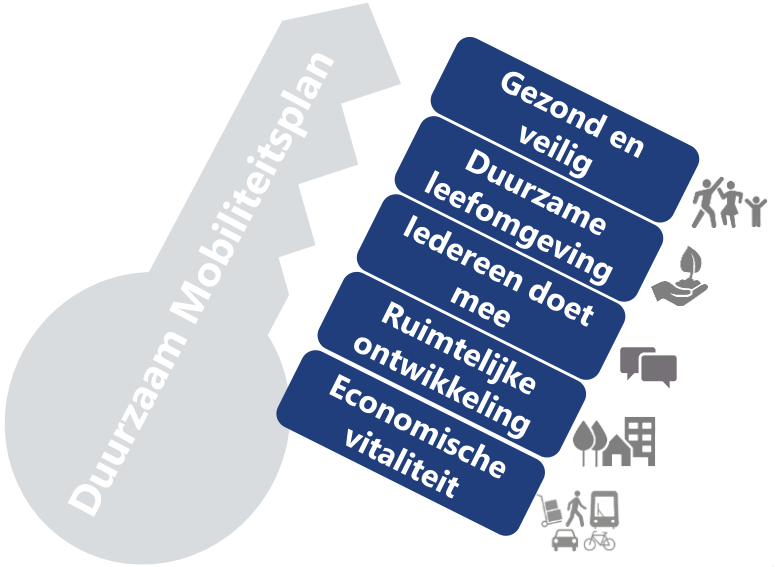
2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

In de komende twintig jaar is het noodzakelijk dat er 16.000 woningen bijkomen. Deze groei van 20% zien we als een kans om onze stad niet alleen in omvang te laten groeien, maar ook om Arnhem aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Het gewenste toekomstbeeld voor Arnhem 2040 is een stad die een integraal onderdeel vormt van een sterke regio met een gevarieerd en veelzijdig landschap, bloeiende en waardevolle wijken en krachtige knooppunten.

Een cruciaal onderdeel van dit streefbeeld is het bevorderen van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag. We zetten sterk in op het aanmoedigen van verplaatsingen op een manier die niet alleen gunstig is voor de individuele gezondheid, maar ook voor het milieu. Hierbij vinden we het behoud van keuzevrijheid in vervoerswijzen van groot belang. Daarom richten we ons op maatwerkoplossingen per wijk, waarbij we de behoeften van bewoners centraal stellen. Met deze benadering willen we een stad creëren waar verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten, en waar leefkwaliteit en mobiliteit hand in hand gaan.

Om onze stad nog aantrekkelijker te maken, zetten we in op het verminderen van onnodig (doorgaand) autoverkeer. Door doelgerichte maatregelen willen we de stad verlossen van verkeer dat niet noodzakelijk door de stad hoeft te rijden. Hierdoor ontstaat niet alleen een efficiëntere verkeersstroom, maar het creëert ook een leefbaardere omgeving in de stadskern.

De gezamenlijke inzet op deze pijlers van duurzaamheid, maatwerk in mobiliteitsoplossingen en het verminderen van onnodig autoverkeer vormen de bouwstenen voor het beoogde stadsbeeld van Arnhem in 2040. Een stad die niet alleen groeit in omvang, maar ook in aantrekkelijkheid, sociale cohesie en vitaliteit en die een integraal onderdeel vormt van een veerkrachtige en bloeiende regio. Samen creëren we een stad die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen.



2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

In 2040 ligt de nadruk op duurzame mobiliteit en een doordachte inrichting van de openbare ruimte. Voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit hanteren we als basis het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Alle reizen beginnen en eindigen met lopen. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. Hoewel het STOMP-principe leidend is in de hele stad, kan de balans tussen de verschillende modaliteiten verschillen afhankelijk van de locatie. We kijken daarbij zowel naar de gebiedstypologie (zie hoofdstuk 2.3) als naar het belang van de route in het netwerk (zie pagina 46).

FOCUS OP LOPEN EN FIETSVRIENDELIJKHEID

Doordat onze belangrijkste voorzieningen zich op loopafstand bevinden, wordt lopen een vanzelfsprekende en aangename keuze voor veel inwoners. De openbare ruimte is zo ontworpen dat lopen wordt gestimuleerd. Er is een samenhangend aaneengesloten netwerk van looproutes dat de hele stad dooradert. Deze routes zijn toegankelijk, goed begaanbaar, veilig en aantrekkelijk. Het hoofdnetwerk van voetpaden vormt de basis voor het koele netwerk, wat ervoor zorgt dat iedereen ook op warme dagen via een koele route belangrijke bestemmingen te voet kan bereiken. Fijne looproutes nodigen uit tot ontspannen wandelingen en sociale ontmoetingen, waarbij lopen niet alleen een vervoersmiddel is, maar ook een kans biedt om te genieten van de stad en mooie omgeving.



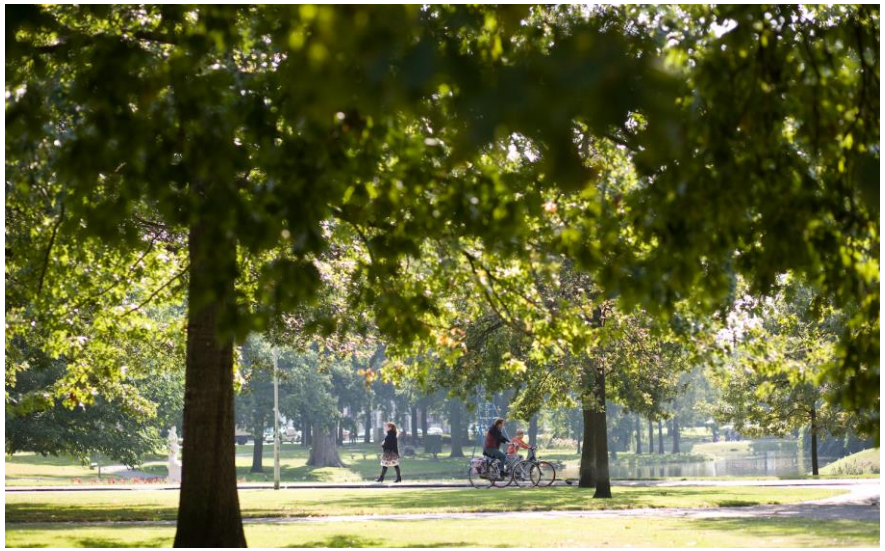
Huidige situatie



Ruimte voor veilig lopen en fietsen

Voor langere afstanden (5 tot 15 kilometer) bieden goed ontworpen (snel)fietsroutes en moderne stallingen een praktisch en aantrekkelijk alternatief. Fietsen wordt niet alleen beschouwd als een gezond vervoersmiddel, maar ook als een efficiënte en boeiende manier om de stad te verkennen. Het uitgebreide netwerk van comfortabele fietspaden doorkruist de stad, waardoor inwoners gemakkelijk en snel van de ene naar de andere bestemming kunnen reizen. Fietsen wordt daarmee de standaard voor verplaatsingen binnen de stad.

Deze doordachte focus op lopen en fietsvriendelijkheid draagt niet alleen bij aan een gezonde levensstijl, maar vermindert ook de afhankelijkheid van auto's. Door te investeren in duurzame mobiliteit, creëren we een stad waarin het welzijn van de inwoners voorop staat en waarin de leefbaarheid hand in hand gaat met ecologische verantwoordelijkheid. Dit in lijn met onze visie op het sociaal domein. Daarin willen we voor alle Arnhemmers een stabiele basis. Een veilige en gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl zijn daar onderdeel van.



EFFICIËNT, GEMAKKELIJK EN DUURZAAM OPENBAAR VERVOER

In het mobiliteitslandschap van 2040 is het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto: efficiënt, gemakkelijk en duurzaam. Met een verhoogde frequentie en naadloos verbonden mobiliteitshubs wordt overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen kinderspel. Daardoor wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijke keuze voor zowel dagelijkse pendelaars als avontuurlijke recreatieve reizigers.

Bezoekers die met de auto naar de stad komen, vinden gemakkelijk parkeerplaatsen aan de rand. Vervolgens laten ze zich leiden door uitnodigende fiets- en looproutes of een betrouwbare busverbinding naar het hart van de stad. Eenmaal daar aangekomen worden ze omarmd door een autovrije omgeving, gevuld met levendige pleinen, winkels en culturele voorzieningen.

AUTO EN VRACHTAUTO ZIJN ONMISBAAR

We erkennen dat ook in de toekomst de auto en de vrachtauto onmisbaar zijn dus we blijven per auto bereikbaar. Te midden van de opkomst van alternatieve vervoerswijzen vergeten we niet dat niet iedereen altijd kan profiteren van lopen, fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit. De auto en de vrachtauto blijven essentieel, vooral op momenten waarop flexibiliteit en directe toegang tot mobiliteit van het grootste belang zijn. Daarnaast koesteren we het besef dat een samenleving zonder het vervoer van goederen eenvoudigweg niet kan functioneren.

Het blijft mogelijk om met de auto te rijden en we blijven met de auto bereikbaar: keuzevrijheid is essentieel. Rondom het centrum is bijvoorbeeld een hoogwaardig parkeeraanbod in gebouwde, goed aangeduide parkeervoorzieningen. Zo is er op straat meer ruimte voor verblijfskwaliteit. Het aanbieden van hoogwaardige parkeervoorzieningen draagt bij aan een gestroomlijnd stadsbezoek.

De binnenstad ondergaat een transformatie dankzij bijvoorbeeld zero-emissie stadslogistiek. Een verminderd aantal voertuigen, aangedreven door schone energiebronnen, zorgt voor een schonere en gezondere stedelijke atmosfeer. Deze verschuiving naar schonere en stillere voertuigen draagt bij aan duurzaamheid. Bovendien creëert dit ook een aangename en milieuvriendelijke omgeving voor stadsbewoners en bezoekers.

REGIONAAL MOBILITEITSBELEID

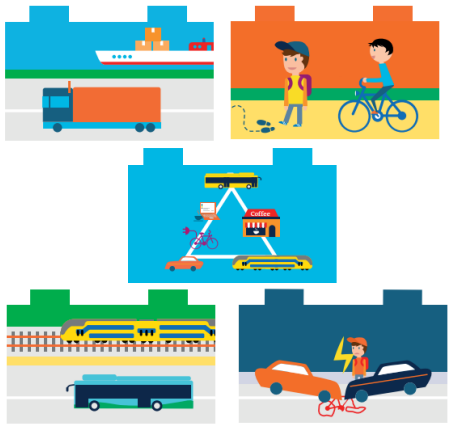
Het Arnhemse mobiliteitsbeleid sluit aan op het regionale beleid van de provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Vanuit de regio wordt gewerkt aan een toekomstbeeld waarin het mogelijk is om snel, comfortabel, veilig, schoon en betrouwbaar te reizen. Daarvoor wordt ingezet op een robuust wegennet, betrouwbaar spoor, hoogwaardig betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen en een aantrekkelijk fietsnetwerk.

In de Gelderse Mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs centraal waarmee verschillende vormen van mobiliteit worden verbonden. Daarmee wordt niet alleen een soepele overstap gefaciliteerd maar bieden hubs ook mogelijkheden voor de overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Andere belangrijke provinciale thema's zijn het inzetten op de fiets, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame verplaatsingen.

De bouwstenen vanuit de mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland die aan deze thema's bijdragen zijn de volgende:
1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op (en overstappen op) de fiets op korte afstanden;
3. Optimaliseren overstap op hoogwaardig openbaar vervoer voor de langere afstanden;
4. Verder versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer, het wegennet en het goederenvervoer;
5. Bevorderen van de verkeersveiligheid.

De regionale agenda voor de Verbonden regio van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen bestaat uit vijf speerpunten:
1. Gebiedsgerichte corridoraanpak;
2. Regionaal (snel)fietsnetwerk;
3. Mobiliteitshubs en knooppunten;
4. Gedragsaanpak duurzame mobiliteit;
5. Verkeersveiligheid.

Gezamenlijk vormt dit beleid van de regio en provincie een belangrijk uitgangspunt voor het beleid van Arnhem. We sluiten niet alleen aan bij deze doelstellingen maar zoeken ook naar mogelijkheden om samen te werken. Zo bieden projecten als Slim & Schoon Onderweg aanknopingspunten om vanuit Arnhem gezamenlijk op in te zetten. Deze samenwerking zoeken we met de provincie en regio, maar ook met onze buurgemeenten.



Bouwstenen uit de Visie voor een bereikbaar Gelderland

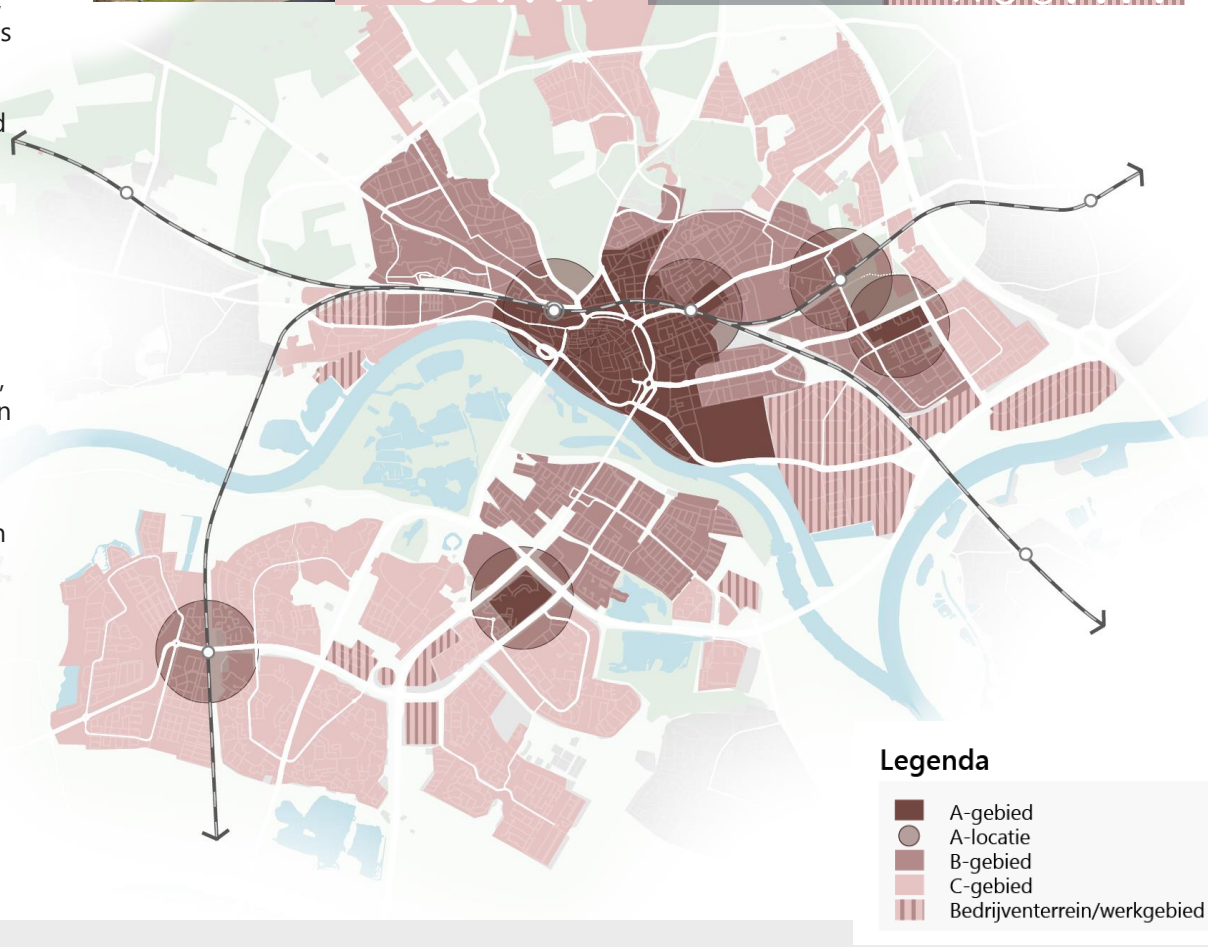
2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

Arnhem is een stad die diversiteit omarmt, met verschillende wijken en een gevarieerde bevolking. Om recht te doen aan deze verscheidenheid, streven we naar een mobiliteitsaanpak die is afgestemd op de specifieke behoeften van verschillende gebieden. We onderscheiden vier gebiedstypen: A, B, C en werkgebieden, elk met een eigen karakter en benadering. Het doel is om de mobiliteitskeuze voor inwoners te waarborgen, terwijl we tegelijkertijd een positieve invloed uitoefenen, zoals we dat nu ook al doen.

In de drie volgende hoofdstukken wordt het mobiliteitsbeleid verder uitgewerkt. Daarbij wordt dieper ingegaan op de strategieën die we zullen implementeren om aan de complexiteit tegemoet te komen. Er is een onderscheid gemaakt in drie thema's: duurzaam verplaatsen, mobiliteitsgedrag en maximaal verblijven. De transitie naar meer duurzame mobiliteit doen we gefaseerd. We houden rekening met de impact op bewoners, ondernemers en bezoekers. Zoals we uit de participatie hebben meegekregen, zorgen we ervoor dat de alternatieven op orde zijn als we een maatregel nemen die de ruimte van de auto beperkt.

Het is belangrijk op te merken dat mobiliteit niet eenvoudigweg één op één aan de vastgestelde gebieden kan worden gekoppeld. Niet alle gebieden zijn gelijk en niet alle inwoners hebben dezelfde mobiliteitsbehoeften. Daarom erkennen we de noodzaak om flexibiliteit in onze aanpak te integreren. Sommige mobiliteitsuitdagingen zijn uniek voor specifieke buurten en vergen maatwerkoplossingen. Hierin trekken we samen op met alle belanghebbenden, zoals inwoners, bedrijven en andere stakeholders. Dit werken we verder uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart met een multimodaal afwegingskader om prioriteiten te kunnen stellen in de verschillende gebiedstypen.






H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
De voetganger krijgt de ruimte
Een optimaal fietsklimaat
Schaalsprong openbaar vervoer
Overstappen in hubs

3. Duurzaam verplaatsen

We stimuleren zoveel mogelijk duurzame vervoerswijzen. Het moet makkelijk en veilig zijn om je te voet of met de fiets door Arnhem te verplaatsen. Door te investeren in een verbindende voetgangers- en fietsinfrastructuur creëren we meer ruimte voor deze modaliteiten. Daarnaast zijn er goede en betrouwbare busverbindingen voor kortere reizen tussen de wijken en hoogwaardige busverbindingen voor een goede verbinding met de regio. Samen met de betrouwbare (ook internationale) treinverbindingen, draagt dit bij aan schonere verplaatsingen en economische samenwerking binnen én buiten de regio.

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

We streven ernaar een aantrekkelijk loopklimaat te creëren in Arnhem, met als doel meer mensen te stimuleren om te gaan lopen. Het realiseren van dit doel betekent niet alleen het vergroten van de fysieke ruimte voor voetgangers. Zo willen we met een aantrekkelijk loopklimaat bijdragen aan het vergroten van de zelfredzaamheid, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Door lopen te stimuleren, bieden we een toegankelijk alternatief, waardoor mensen meer controle krijgen over hun eigen mobiliteit. Dit geldt niet alleen voor een reis die alleen bestaat uit lopen, maar ook voor een ketenreis; elke reis begint en eindigt immers met lopen. Door goede en toegankelijke looproutes te maken wordt het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit ook aantrekkelijker.



Lopen draagt daarnaast ook aanzienlijk bij aan de gezondheid van onze inwoners, zowel fysiek als mentaal. Meer beweging, tijd buiten doorbrengen en sociale ontmoetingen dragen allemaal bij aan het welzijn van mensen. Het is een integrale benadering van gezond leven.

Bovendien is lopen de meeste ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. Wanneer meer mensen lopen krijg je schonere en stillere straten. Dit is niet alleen goed voor het milieu, maar maakt de buurt ook aangenamer om in te wonen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het sociale welzijn, maar ook voor de veiligheid in de buurt, zowel op het gebied van verkeer als sociaal welzijn. Lopen is bovendien voor de grootste groep bewoners en bezoekers de meest toegankelijke manier van verplaatsen.

Deze positieve ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid dragen op hun beurt bij aan het vestigingsklimaat. Een buurt waarin mensen graag te voet bewegen, wordt een aantrekkelijke woonomgeving en oefent een positieve invloed uit op de lokale economie. Door te investeren in een loopvriendelijke infrastructuur en het stimuleren van voetgangers, dragen we niet alleen bij aan een gezondere levensstijl, maar ook aan een bloeiende en duurzame lokale economie.

Samenvattend biedt een aantrekkelijk loopklimaat niet alleen een duurzamer mobiliteitsperspectief, maar draagt het ook bij aan een veiligere, gezondere en levendigere stedelijke omgeving. Het geeft letterlijk ruimte aan een meer inclusieve gemeenschap. Daarom gaan we nieuw loop- en voetgangersbeleid opstellen.

Om tot een aantrekkelijk loopklimaat te komen stellen we zetten we in op drie pijlers: een integraal loopbeleid, het stimuleren van de loopcultuur en een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk.

INTEGRAAL LOOPBELEID

Om ruimte te maken voor de voetganger, moet de voetganger een centrale plek krijgen in alle inrichtingsvraagstukken. We hebben op het gebied van de voetganger nog een inhaalslag te maken vergeleken met andere vervoerswijzen. Daarom nemen we de voetganger op in het beleid en de processen op diverse afdelingen binnen de gemeente. Daarnaast gaan we aan de slag om inzicht te vergaren in wat een aantrekkelijk loopklimaat maakt. Dit integreren we vervolgens in ambities en kwaliteitseisen die geraadpleegd kunnen worden bij ontwerpvraagstukken.

De eerste manier waarop we inzicht willen vergaren is via data, monitoring en evaluatie. We onderzoeken wie er lopen, waarom ze lopen en te bepalen wat de bereikbaarheid te voet is van verschillende voorzieningen. Ook beoordelen we de kwaliteit van het voetgangersnetwerk en de routes en evalueren we ingrepen in het openbaar gebied vanuit het perspectief van de voetganger (de stad op ooghoogte).

Ten tweede richten we ons op het vergroten van kennis, zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen. Intern, binnen de gemeente, leren we van onze eigen projecten door nauwlettend te evalueren en ervaringen te delen binnen onze gemeentelijke teams. Extern, buiten onze gemeentegrenzen, leren we van andere steden door ervaringen, best practices en ideeën te delen en te ontdekken wat zij doen en waar we van kunnen leren.

LOOPCULTUUR STIMULEREN

Om lopen als een vanzelfsprekende keuze te bevorderen, zetten we in op stimuleringsprogramma’s voor verschillende doelgroepen. We beginnen bij kinderen en ouderen. We willen het bewustzijn vergroten over de voordelen van lopen en tegelijkertijd een gezonde levensstijl bevorderen.

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak is het betrekken van bewoners. Door participatie willen we ervoor zorgen dat de behoeften en inzichten van de mensen die dagelijks gebruikmaken van de voetpaden worden meegenomen in de besluitvorming. Dit kan variëren van het identificeren van onveilige oversteekplaatsen tot het voorstellen van nieuwe looproutes.

Daarnaast benadrukken we het belang van zichtbaarheid en bewustwording. We willen maatregelen in de schijnwerpers zetten door verbeteringen visueel op straat te tonen. Dit vergroot niet alleen de transparantie rond de genomen maatregelen, maar fungeert ook als inspiratie voor andere buurten om soortgelijke stappen te ondernemen en het belang van lopen te benadrukken.



EEN COMPLEET EN SAMENHANGEND NETWERK

Naast integraal loopbeleid om richting te geven aan ontwerpvraagstukken zetten we in op een compleet en samenhangend netwerk van looproutes. Dit netwerk moet de belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden, zorgen voor verbinding tussen verschillende buurten en tussen buurten en groengebieden. Bij het vormgeven van dit netwerk nemen we de volgende uitgangspunten mee:

- Goede aansluiting op openbaar vervoer: afstemming tussen stations, haltes en looproutes.
- Routes zijn veilig, direct en comfortabel: vermindering van autogebruik, lagere snelheden en oversteekplaatsen die ontworpen zijn met de voetganger als uitgangspunt.
- Routes zijn toegankelijk voor iedereen: paden zijn voldoende breed en goed begaanbaar, oversteken zijn overzichtelijk en vlot, hoogteverschillen zijn makkelijk te overbruggen, routes zijn vindbaar voor mensen met een visuele beperking, er is voldoende zitgelegenheid en er zijn voldoende openbare toiletten. Bij alle projecten in de openbare ruimte hanteren we het Arnhems handboek Toegankelijkheid.
- Er is ruimte voor voetgangers: (naast elkaar) lopen, passeren, verblijven en spelen zonder hinderlijke elementen.
- Routes zijn bruikbaar, toegankelijk (bijvoorbeeld met een rolstoel), (sociaal) veilig en comfortabel in alle seizoenen, weersomstandigheden en momenten van de dag.
- Routes zijn vindbaar: logisch en herkenbaar met goede bewegwijzering, kaartmateriaal en online navigatie.
- Routes zijn aangenaam: koele routes langs groen en water, onder boomkronen en langs aantrekkelijke plinten, gevels en kunst.
- Dagelijkse voorzieningen bevinden zich op loopafstand.

Er is al, in overleg met het APCG (Arnhems Platform Chronisch Zieken en Gehandicapten), onderscheid gemaakt in een netwerk dat extra relevant is voor mensen met een beperking. Dit zijn routes waar veel mensen, en dus ook mensen met een beperking, gebruik van maken. Hierbij is extra aandacht voor bereikbaarheid van zorginstellingen en andere locaties die voor mensen met een beperking relevant zijn. We zorgen we ervoor dat deze routes met voorrang toegankelijk worden gemaakt en voldoen aan het hoogste kwaliteitsniveau conform het Arnhemse Handboek Toegankelijkheid.

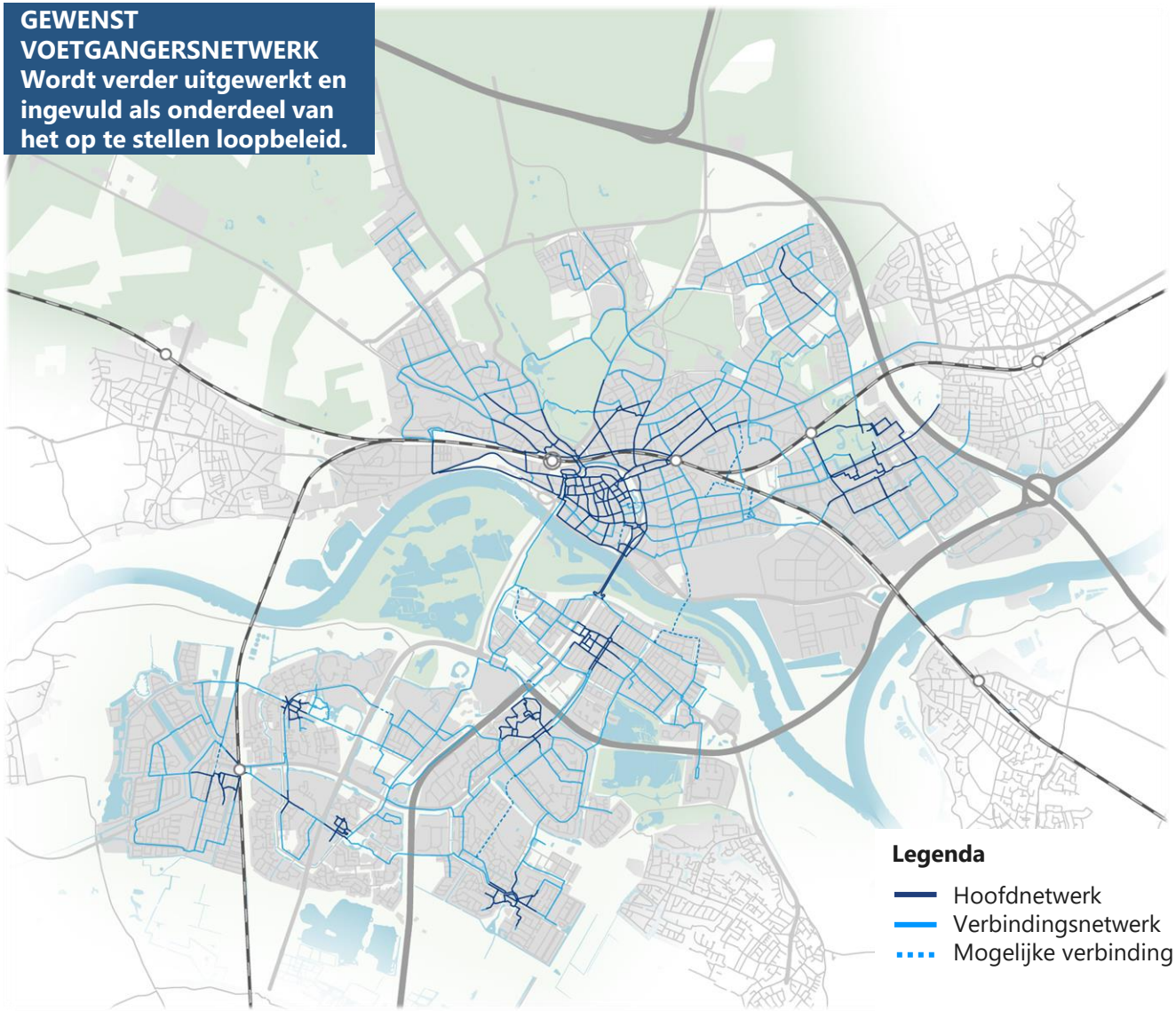
Op de volgende pagina is het voetgangersnetwerk van Arnhem te zien. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het voetgangersnetwerk nog verder ontwikkeld. Deze uitwerking is onderdeel van het op te stellen loopbeleid.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de voetganger de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Opstellen en uitwerken voetgangersbeleid
- Voetgangersstimuleringsprogramma opzetten
- Verkeerslichten voetganger- en fietsvriendelijk afstellen
- Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan

GEWENST VOETGANGERSNETWERK
Wordt verder uitgewerkt en ingevuld als onderdeel van het op te stellen loopbeleid.









3.2 Een optimaal fietsklimaat

Fietsers moeten zich gemakkelijk dwars door de stad kunnen bewegen. Een optimaal fietsklimaat betekent dat er bestemmingen binnen handbereik liggen die snel en veilig met de fiets bereikt kunnen worden, het liefst nog sneller dan met de auto. Een directe route met comfortabele verharding en een aantrekkelijke omgeving staan voorop. We willen mensen verleiden om sneller de fiets te pakken, en dit stimuleren door te zorgen dat de basis op orde is. Daarnaast zetten we ons ook in voor educatie, bijvoorbeeld aan scholieren, en ondersteuning voor mensen voor wie een eigen fiets geen vanzelfsprekendheid is.



STEDELIJKE FIETSROUTES

We maken in het fietsnetwerk onderscheid tussen de stedelijke (hoofd)fietsroutes en de regionale snelfietsroutes. Het hele fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden in de gehele stad (in A, B, C en werkgebieden). Ook moet de infrastructuur veilig zijn voor alle fietsers. Denk aan overzichtelijkheid en voldoende breedte. Afhankelijk van de behoefte zijn er op bestemmingen fijne fietsenstallingen die een groot deel van de dag open zijn en is er een goede aansluiting op een doorreis met bijvoorbeeld de trein en de bus.

Fietsroutes moeten verder zo direct mogelijk zijn. Zo min mogelijk oponthoud (bijvoorbeeld verkeerslichten met korte wachttijden) voor de fietser kan een fietsrit veraangenamen. Op de meeste verbindingen krijgt de fietser meer voorrang en is het verkeerslicht vaker groen.

Een optimaal fietsnetwerk maakt ook een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk. Het gebruik van asfalt draagt bijvoorbeeld bij aan het fietscomfort. We kijken waar het mogelijk is om klinkerverharding te kunnen vervangen door asfalt. Daarnaast zorgen routes zonder hinder van bijvoorbeeld geluid van verkeer ervoor dat het aantrekkelijker is om te fietsen. Een goede inpassing in de omgeving is hierbij van belang, bijvoorbeeld routes door een groene omgeving, waarbij ook rekening wordt gehouden met het bestaande groen en de bijbehorende natuurwaarden. Ook zoeken we waar mogelijk naar een veilige herkenbare fietsverbinding door woonwijken, zoals met de aanleg van een fietsstraat. Hierdoor kan het fietsnetwerk losgetrokken worden van de hoofdinfrastructuur voor de auto.

Tot slot moet het ook ‘s avonds veilig zijn om te fietsen. Het accent ligt op donker waar het kan, licht waar het moet. We zorgen voor goed verlichte hoofdfietsroutes.

REGIONALE SNELFIETSROUTES

Voor Arnhem biedt de elektrische fiets veel mogelijkheden voor de langere afstanden en het overbruggen van de hoogteverschillen in de stad. De afstanden die met de fiets afgelegd kunnen worden eindigen dus niet bij de gemeentegrens. We gaan uit van het daily urban system van Arnhem: het geheel van Arnhem en omliggende plaatsen (Velp, Oosterbeek, Elst, Driel, Huissen en Westervoort).

Voor deze verbindingen zetten we in op de regionale snelfietsroutes. Op deze routes is het prettig fietsen, omdat je weinig hoeft te stoppen voor kruisend verkeer en er sneller groen is bij verkeerslichten. Ook zijn de snelfietsroutes gescheiden van gemotoriseerd verkeer, net als de stedelijke fietsroutes. Dit om een hogere fietssnelheid veilig mogelijk te maken en de doorstroming voor de fietser zoveel mogelijk te bevorderen. Voor de regionale snelfietsroutes werken we samen met de regio.

FIETSNETWERK

Op de volgende pagina is het gewenste fietsnetwerk voor Arnhem te zien, met daarin het onderscheid tussen de stedelijke en regionale fietsroutes. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het fietsnetwerk nog verder ontwikkeld.

De kaart met het beoogde fietsnetwerk geeft de vanuit de mobiliteitsgedachte meest wenselijke routes (direct, aantrekkelijk en met weinig oponthoud). Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijziging kan leiden. De belangen van natuur en groen worden hierbij nadrukkelijk meegewogen.

FIETSENSTALLINGEN

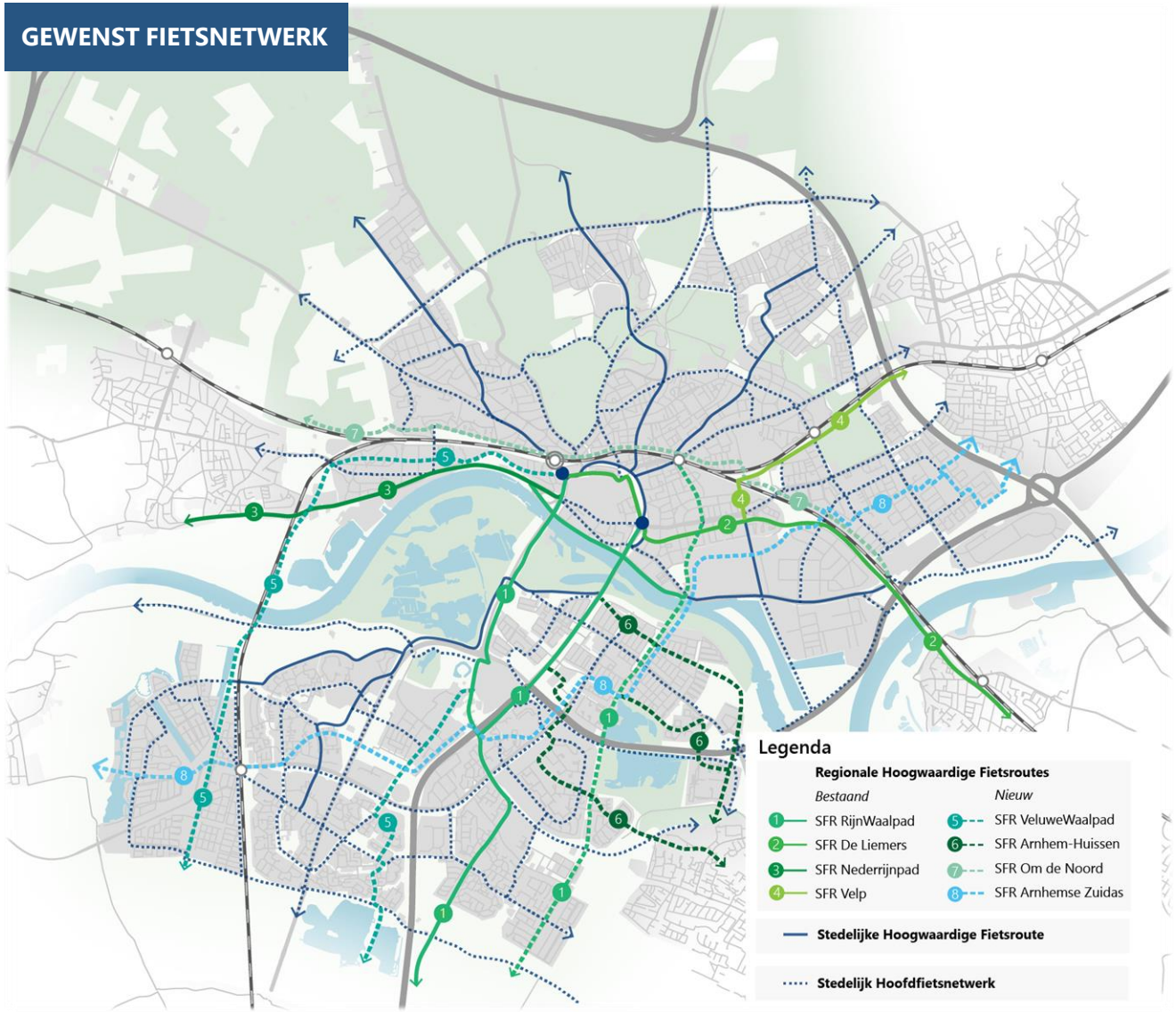
Naast het fietsnetwerk zijn goede stallingsvoorzieningen ook van groot belang. Elke fietsrit begint en eindigt immers op een plek om de fiets te stallen. Een (dure) fiets moet men onbezorgd achter kunnen laten en moet veilig staan. Een veilige fietsenstalling die dichtbij de bestemming ligt, maar ook goed aansluit op een fietsroute, kan helpen in het kiezen voor de fiets als vervoersmiddel. Dit geldt niet alleen voor een bezoek aan winkels en horeca, maar ook bij recreatieve bestemmingen, culturele voorzieningen, op werklocaties en bij woningen. Daarnaast komen bij nieuw- en verbouwprojecten kwalitatief en kwantitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Eventueel bewaakte gratis fietsparkeervoorzieningen liggen bij voorkeur direct aan de belangrijkste fietsroutes en hebben ruime openingstijden. Deze openingstijden worden afgestemd op de ligging van de stalling. Dit zorgt ervoor dat fietsers direct hun fiets op de juiste plek kunnen parkeren, waardoor overlast in de openbare ruimte kan worden voorkomen.

Om het stallen van de fiets makkelijk en veilig te maken gaan we fietsparkeernormen opstellen. Daarnaast kijken we hoe we bewoners kunnen helpen die hun fiets niet in hun eigen woning kwijt kunnen, zodat ook zij hun fiets veilig kunnen stallen. We willen hierbij voorkomen dat geparkeerde fietsen loopruimte versperren.

Verder zoeken we in het centrum locaties voor nieuwe inpandige of ondergrondse fietsenstallingen, zoals onder het Willemsplein en in de buurt van het nieuwe Stadstheater. In het centrum willen we uiteindelijk een ring van eenduidige, herkenbare en bewaakte stallingen voor bezoekers. Zo kunnen we de huidige tekorten en toekomstige groei opvangen zonder dat de openbare ruimte verder onder druk komt te staan.

GEWENST FIETSNETWERK









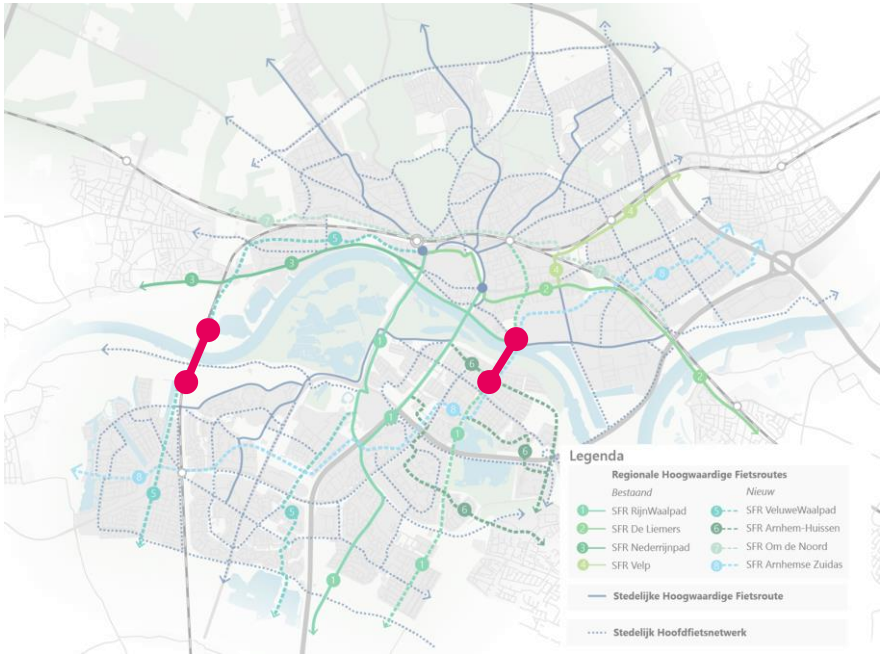
FIETS- EN VOETGANGERSBRUGGEN

De John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug zijn belangrijke schakels in het huidige fietsnetwerk; bijna de helft van de Arnhemmers woont ten zuiden van de Nederrijn en een groot deel van de stedelijke voorzieningen, zoals de binnenstad, is ten noorden van de Nederrijn gelegen. De op- en afgangen van de bruggen hebben daarbij speciale aandacht nodig.

Om het gemakkelijker en aantrekkelijker te maken om als fietser de Nederrijn over te steken, kijken we naar de mogelijkheid om twee nieuwe bruggen toe te voegen. Daarnaast willen we betere fietsverbindingen op de bestaande bruggen realiseren. Goede brugverbindingen zijn nodig om meer mensen te verleiden om te gaan fietsen, door bijvoorbeeld de fietsreistijd te verkorten. De bruggen zijn niet alleen voor de fietser; ook voetgangers en bijvoorbeeld mensen met een scootmobiel profiteren van een nieuwe/betere kruising van de Nederrijn.

De nieuwe brug Arnhem-Oost komt te liggen tussen de bestaande John Frostbrug en de Pleijbrug (Andrej Sacharovbrug). Door het realiseren van deze brug ontstaan er allerlei mogelijkheden. Inwoners uit Malburgen kunnen via een snelle, directe route van en naar de binnenstad fietsen. Nieuwe inwoners van Rijnpark kunnen makkelijker naar Arnhem Zuid. Deze brug ontlast de John Frostbrug. Het biedt een directe verbinding van de grote woon-en werklocatie Arnhem-Oost met Arnhem Zuid. De brug verbetert de regionale bereikbaarheid met onder andere Huissen. Een nieuwe brug ondersteunt de sociale cohesie tussen wijken. De bestaande sportvelden kunnen makkelijker gebruikt worden door de nieuwe bewoners van Rijnpark.

Een tweede locatie voor een brug is bij Arnhem-West. Deze nieuwe brug komt langs het spoor te liggen en verbindt zuidwest Arnhem met noordwest Arnhem, en biedt een directere fietsverbinding richting bijvoorbeeld Oosterbeek. Deze brug maakt onderdeel uit van het Veluwe-Waalpad; een belangrijke regionale route die belangrijke bestemmingen in de regio aaneenrijgt. Denk aan natuur, woon- en werklocaties, onderwijs, zorg én centrumgebieden. Het gaat daarbij onder andere om de gebieden/wijken Schuytgraaf, de Waalsprong, en Westeraam.



Ligging nieuwe fiets- en voetgangersbruggen in het fietsnetwerk



Impressie brug tussen het Nieuwe Kadekwartier en Malburgen (Bron: Brochure fiets over de Nederrijn)

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de fietser de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Instellen ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen
- Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)
- Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf
- Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet
- Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel
- Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)
- Fietsstraat Hommelseweg

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een duurzame manier van verplaatsen, goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit, zorgt voor minder lawaai en vraagt om minder ruimte dan de afzonderlijke auto's. Het openbaar vervoer wordt een volwaardig alternatief voor de auto, zowel over de langere afstanden als binnen de stad. Daarvoor zetten we in op het structureel versterken van de stedelijke en regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Om dit te bereiken willen we samen optrekken met de vervoerders en de provincie Gelderland.

DE TREIN

Arnhem heeft een gunstige ligging in de regio en met vier stations zijn er veel mogelijkheden om de trein te nemen. We blijven ons inzetten voor een betrouwbaar treinnetwerk (zowel overdag als in de avond en nacht) en willen onze stations verbeteren. We werken aan het opwaarderen van verschillende stations om het reizigerscomfort te verbeteren, en kijken naar mogelijkheden voor een hogere frequentie van (inter)nationale intercity- en sprintertreinen. Daarnaast zorgen we voor goede voetgangers- en fietsverbindingen in alle windrichtingen van en naar elk station.

Het is de ambitie van Arnhem om de verschillende treinstations in Arnhem in te richten als hub: overstaplocatie van de ene op de andere vervoerswijze. Zo wordt geïnvesteerd in de hub station Arnhem Zuid. Dit betekent betere fietsparkeervoorzieningen, een comfortabele overstap naar de bus en ruimte voor deelvervoer.

SPOORCORRIDOR UTRECHT-FOODVALLEY-ARNHEM

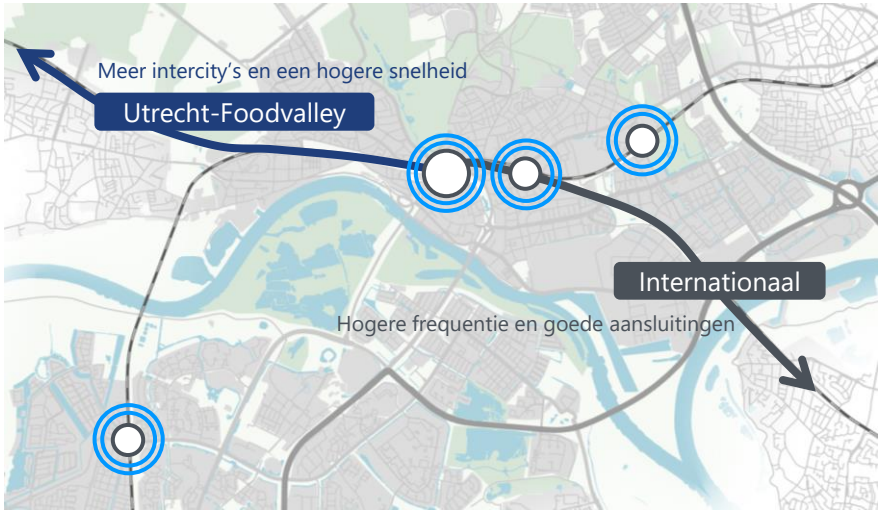
Om Arnhem en de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)-locatie Arnhem-Oost in de toekomst goed per spoor bereikbaar te houden zetten we samen met het Rijk, provincie en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen al een aantal jaar in op voor Arnhem belangrijke spoordossiers.

Zo willen we inzetten op het verbeteren van de verbinding Utrecht – Foodvalley - Arnhem. Deze spoorcorridor is niet alleen van belang voor het internationale (en nationale spoorvervoer, maar ook van groot belang voor de bereikbaarheid van o.a. de verstedelijkingslocaties in Veenendaal, Ede en Arnhem-Oost.

Voor het (inter)nationale treinverkeer zijn investeringen nodig om onder andere de capaciteit op het spoor en de maximale snelheid te verhogen. Deze investeringen dragen bij aan de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen en zijn randvoorwaarden voor de verstedelijkingsopgave in de regio. Door de ligging van Arnhem kunnen we zowel profiteren als bijdragen aan meer internationaal treinvervoer.

Het volgende wordt nog onderzocht:

- Welke extra inframaatregelen zijn nodig om in de toekomst meer internationale treinen (ICE Frankfurt en ICE Berlijn met goede overstap in Duisburg) en meer intercity's (acht per uur) te laten rijden?
- Kan de snelheid op de corridor verhoogd worden?
- Zijn nieuwe stations gewenst?



Spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem

SPOORSE OPGAVEN IN NOVEX LOCATIE SPOORZONE ARNHEM-OOST

In de Spoorzone Arnhem-Oost spelen diverse spoorse opgaven. De spoorlijnen en het emplacement Arnhem-goederen vormen niet alleen een grote barrière in het gebied Spoorzone Arnhem-Oost, maar maken de gewenste woningbouwontwikkeling in dit gebied op dit moment ook deels onmogelijk. Samen met het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Ministerie van Binnenlandse Zaken), provincie Gelderland en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen werken we aan een "haalbaarheidsonderzoek" voor mogelijke uit-/verplaatsing van het spooremplacement naar locaties elders in het land.

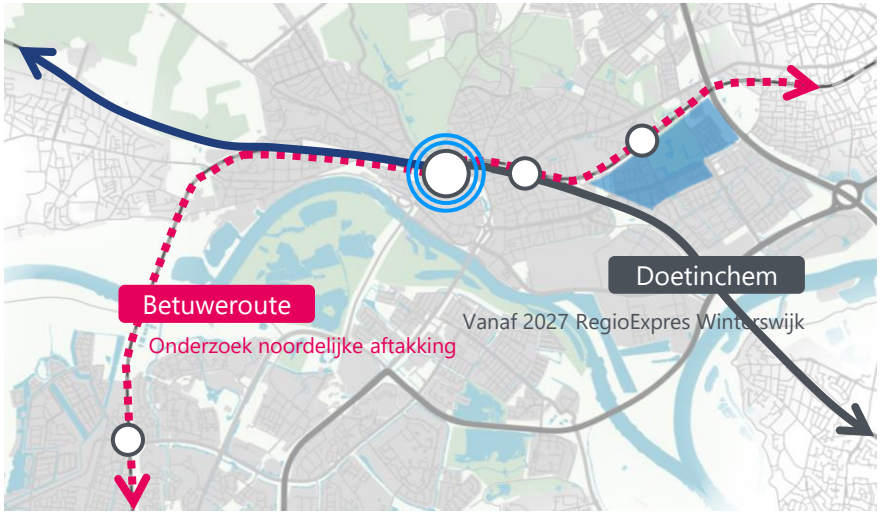
Daarnaast wordt onderzocht of een vrijliggende (ongelijkvloerse) spoorkruising "Arnhem-Oost" ingepast kan worden in de NOVEX locatie Spoorzone Arnhem-Oost. Een dergelijke spoorkruising is niet alleen noodzakelijk om meer treinverkeer mogelijk te maken (o.a. internationale treinen, de RegioExpres naar de Achterhoek vanaf 2027) en wellicht een extra intercitystop bij station Presikhaaf/Kenniscampus Arnhem. De gekozen oplossing voor deze kruising zal ook op een goede manier ingepast moeten worden in deze verstedelijkingslocatie en bij moeten dragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in dit gebied.

INTERNATIONALE BUSLIJNEN

Arnhem Centraal is niet alleen een internationaal spoorknooppunt, maar ook een belangrijke halte voor (inter)nationale buslijnen. We verwachten dat deze markt in de toekomst zal blijven groeien. Omdat deze vorm van openbaar vervoer een bijdrage levert aan de (inter)nationale bereikbaarheid van Arnhem, zullen we investeren in voldoende perroncapaciteit en -voorzieningen voor deze groeiende markt.

SPOORGOEDERENVERVOER

Naast de ontwikkelingen op het gebied van personenvervoer per spoor, zijn er ook ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer. Vanuit het Rijk en de Europese Green Deal zullen meer goederen op een duurzame manier vervoerd worden. Spoorgoederenvervoer is een duurzaam alternatief voor transport van goederen via weg, water en vliegtuig. Veel goederen worden op dit moment al vervoerd via de speciaal daarvoor aangelegde Betuweroute. Er wordt onderzocht of er via een noordelijke aftakking van de Betuweroute ook meer goederen vervoerd kunnen worden naar Noord-Duitsland (GNOE, Goederencorridor Noordoost Europa). Onder andere via Elst-Arnhem-Rheden zijn mogelijke tracés voor deze noordelijke aftakking onderzocht door het Rijk. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, externe veiligheid, geluid en trillingen wordt onderzocht of dit gewenst is. Vanuit Arnhem gaat de prioriteit naar het verbeteren van personenvervoer over het spoor ten opzichte van goederenvervoer.



Spoorse opgaven voor Arnhem

HET BUSNETWERK

Het streefbeeld van het regionale en stedelijke openbaar vervoer netwerk is te zien op de volgende pagina. Het bestaat uit:

- Bus rapid transit (BRT);
- Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- Het stadsnet.

Het gewenste busnetwerk kent enkele nieuwe routes. Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijzigingen kunnen leiden.

In de A-gebieden is het openbaar vervoeraanbod het grootst, maar het moet in principe vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Soepele overstapmogelijkheden en een betrouwbare dienstregeling zijn hierbij van groot belang. Voor dit busnetwerk is een nieuwe remise nodig.

Bus rapid transit (BRT)

Voor de regionale bereikbaarheid zetten we in op Bus Rapid Transit (BRT), een snelle busservice met een hoge vervoerscapaciteit. In de opbouw van OV-netwerken staat het BRT op een gelijke positie als de trein. Het BRT verbindt de campussen van Nijmegen, Arnhem en Wageningen met elkaar. Het BRT zal op enkele OV-hubs gaan halteren.

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Als ruggengraat van het openbaar vervoersysteem is er het HOV-netwerk. Dit is een ontsluitend netwerk in de stad en regio van hoogwaardig openbaar vervoer. De HOV-bus heeft meer een verbindend dan een ontsluitend karakter en is gericht op langere afstanden. Omdat de reiziger bij BRT en HOV veelal langere reizen maakt, is meer comfort logisch. Ook heeft elke halte hoogwaardige voorzieningen. De frequentie is hoger dan een gewone stadsbus (meer dan zes keer per uur), en de reistijd is concurrerend met de auto. Binnen Arnhem zijn de Trolley (2.0) lijnen als stedelijk HOV de dragers van het openbaar vervoer.

Het stadsnet

Als derde laag in het busnetwerk is er het stadsnet. We streven naar een dekkend netwerk waarmee het vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk is om rechtstreeks naar een station en/of centrum te reizen. Lijnen die nieuwe verbindingen bieden buiten het centraal station om (zie kaart volgende pagina ‘nieuwe verbindende routes’) zijn daarbij een aanvulling op het netwerk, omdat hiermee de reistijd voor veel reizigers verkort kan worden. Overstappen op een station wordt hiermee overbodig. De minimale frequentie is een kwartierdienst in de spits en een halfuurdienst tussen de spitsen. Er wordt geïnvesteerd in een toegankelijk en inclusief openbaar vervoerssysteem waardoor het voor elke reiziger mogelijk is om met de bus te reizen.

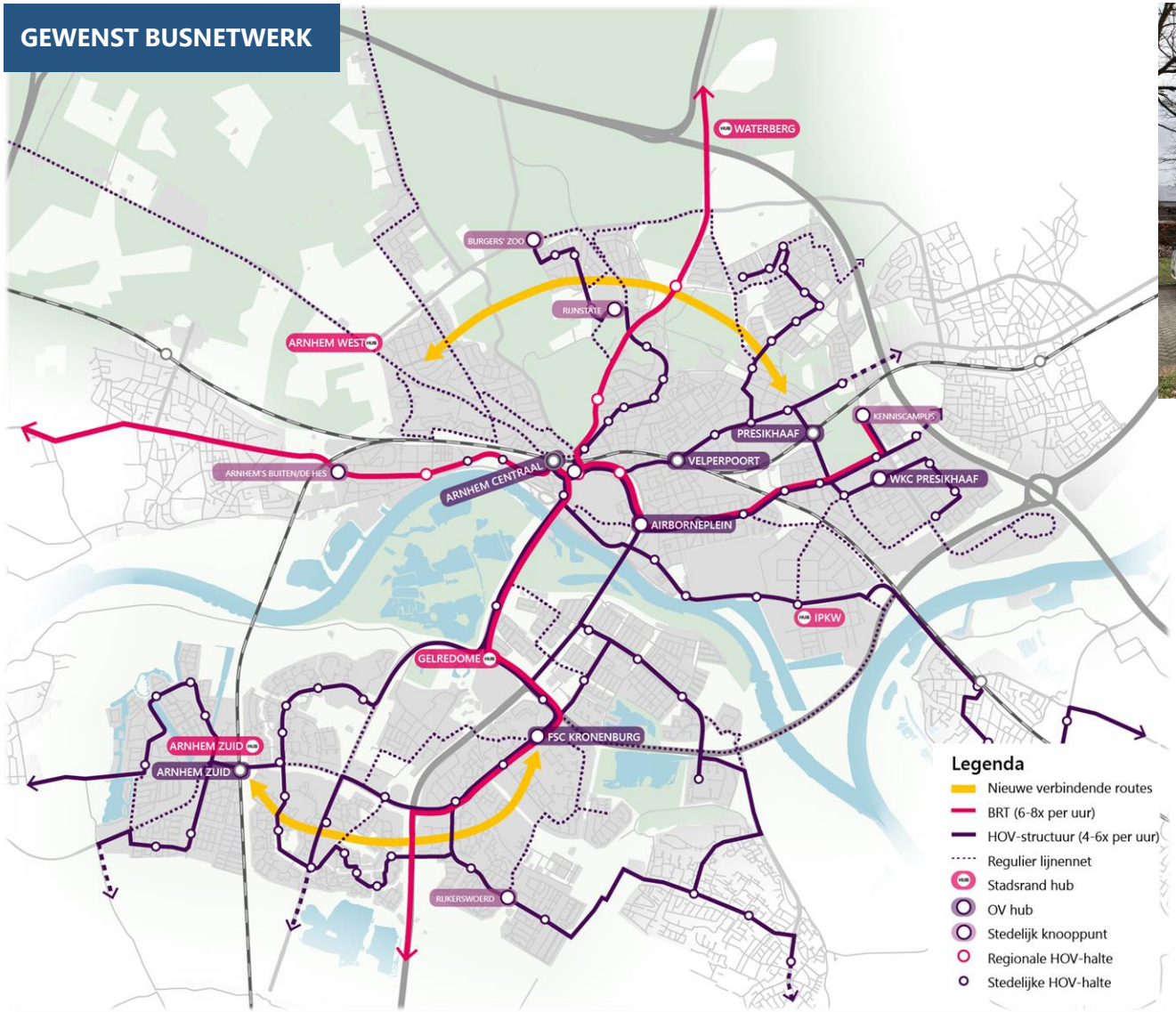
De Trolley 2.0

Waar Arnhem decennialang de “laatste” stad was in Nederland met de trolley is nu de situatie dat Arnhem de “eerste” stad is geworden in Nederland met de trolleytechniek. Steeds meer steden in Nederland maar ook wereldwijd ontdekken de voordelen van een innovatief gelijkspanningsnetwerk in een stedelijke omgeving. Om onze trolley op orde te houden en ons trolleynet te kunnen gebruiken als parallel stroomnetwerk voor andere voorzieningen (wat zeker in tijden van netcongestie zeer welkom is), moeten we investeren in nieuwe onderstations.

Omdat de trolleyinfrastructuur en de Trolley 2.0 bussen steeds belangrijker gaan worden voor Arnhem en de regio’s gaan we meer inzetten op het kwalitatief beheren, onderzoek en innovatie van het trolleynetwerk.

Naast de trolleyinfrastructuur innoveren ook de trolleybussen. Trolley 2.0 betekent dat trolleybussen op trajecten zonder bovenleiding kunnen rijden (met een accu). Daarmee wordt voorkomen dat bussen op moeten laden op eindpunten, wat hoge kosten vermijdt van bussen die tijdens het opladen geen reizigers kunnen vervoeren. Trolley 2.0 maakt het eenvoudig om, zonder bovenleiding, stedelijke HOV-lijnen naar woonwijken in Arnhem en omliggende gemeenten te laten rijden.

GEWENST BUSNETWERK





VOORRANG VOOR DE BUS EN HULPDIENSTEN

Om beter openbaar vervoer te realiseren is bereikbaarheid, snelheid en gegarandeerde doorstroming belangrijk. Dit geldt ook voor hulpdiensten. Om de bereikbaarheid in Arnhem te verbeteren breiden we het netwerk van busbanen en busstroken uit. Daar waar nu twee rijstroken voor autoverkeer beschikbaar zijn kunnen we een rijstrook omzetten naar een busstrook. In en om het centrum kan een dergelijk systeem gemaakt worden.

Op een aantal toeleidende radialen is een vrije busbaan niet mogelijk, daar zou gewerkt kunnen worden met "voorkruipstroken" bijvoorbeeld bij verkeerslichten of ongeregeld bij rotondes. Bij vervolgens halteren op de rijbaan kan de voortgang van de bus gegarandeerd worden.

Verder buiten het centrum zijn ook wegen waar busbanen aangelegd kunnen worden. Daarbij is een afweging noodzakelijk of een busbaan de beste oplossing is of dat een andere maatregel hetzelfde effect kan geven. Een busbaan is namelijk niet een goedkope oplossing en neemt veel ruimte in beslag.

Om de bus een aantrekkelijk alternatief te laten zijn en om hulpdiensten de mogelijkheid te geven de wettelijke rijtijden te halen, blijven we op de busbanen een snelheid van 50 km/u hanteren (als dat verkeersveilig mogelijk is). Zeker op de verbindingen van en naar de stadsrandhubs is het belangrijk dat de bus goed kan doorrijden. Met een snelle busverbinding van deze hubs naar bijvoorbeeld de binnenstad kan immers een deel van de tijd die verloren gaat door het overstappen terug worden gewonnen. Ook taxi's met een vergunning kunnen gebruikmaken van de busvoorzieningen, zij zijn een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer.

We kunnen echter niet op alle locaties voorrang geven aan de bus. We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Dit gaan we doen op basis van type weg, locatie (A, B, C en werkgebied), gebruikers en drukte.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft het openbaar vervoer gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook
- IJssellaan, aanleg busstroken en fietspaden, reconstructie wegvak en keerlus
- Willemsplein, reconstructie autoluw maken, mobiliteitshub



3.4 Overstappen in hubs

Een hub is een plek om de auto te laten staan en voor de verdere reis gebruik te maken van openbaar vervoer of bijvoorbeeld de (deel)fiets. Hubs zijn een middel in de transitie naar duurzame mobiliteit en verstedelijking, en bieden mogelijkheden om verschillende functies te bundelen. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van een bushalte, een pakketpunt, een fietsenmaker, een parkeerplaats voor de (elektrische) auto, een parkeerplaats voor de (elektrische) fiets, de aanwezigheid van een deel(bak)fiets, etc.

Om veel effect te hebben is een stadsbreed netwerk van hubs met deelmobiliteit wenselijk. Het netwerk van hubs moet in samenhang worden gezien met andere netwerken en voorzieningen in de stad. We gaan uit van verschillende typen hubs met ieder eigen kenmerken en een eigen doelgroep om een zo breed mogelijk parkeerproduct te kunnen bieden. Voor de inrichting van de hubs zetten we in op uniformiteit en herkenbaarheid.

STADSRANDHUBS

De stadsrandhubs zijn grotere overstaphubs die aan de rand van de stad liggen op routes naar drukbezochte plekken in Arnhem, voornamelijk de A-gebieden. Het doel van stadsrandhubs is autoverkeer van bezoekers en werknemers af te vangen aan de rand van de stad. Zij kunnen gebruik maken van een breed aanbod aan voorzieningen en overstappen op de bus of de (deel)fiets om de reis te vervolgen. Hiervoor ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi ‘parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad of werklocatie’. De stadsrandhubs worden dus prettige, aantrekkelijke locaties met goede (overstap)voorzieningen, die uitnodigen om goedkoper te parkeren en op een andere manier naar de binnenstad te reizen.

BINNENSTADHUBS

De binnenstadshubs hebben net als de stadsrandhubs een overstapfunctie, maar verschillen in de locatie en in de doelgroep. De binnenstadshubs zijn er ook voor bewoners en bieden een duurzaam vervoersalternatief voor iedereen in de (binnen)stad. Daarnaast kunnen hier andere voorzieningen en diensten een plek krijgen.

WIJKHUBS

De wijkhubs zijn middelgrote overstaphubs bij sociale knooppunten in de wijk, bijvoorbeeld bij winkelcentra (in A-gebieden) en op centrale locaties in de B- en C-gebieden. Bewoners kunnen hier gebruik van maken en het (mobiliteits-)aanbod wordt aangepast op de behoeften van de wijk.

OV-HUB

Dit zijn bijzondere stadsrand- of wijkhubs gekoppeld aan de treinstations en belangrijke busknooppunten in Arnhem. Deze hubs zijn veel meer geënt op de overstap met de trein en bus. De (inter)nationale knoop Arnhem Centraal heeft daarin een bijzondere status. Het centraal station is voor veel bezoekers, bewoners en werknemers een belangrijke herkomst of bestemming in hun reis.

Omdat het aantal bussen de komende jaren zal toenemen door het stijgende gebruik van het openbaar vervoer, loopt bussenplein Arnhem Centraal tegen zijn maximale capaciteit aan. Daarom gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de eindhalte Arnhem-Centraal voor streekbussen te vervangen door eindhalte hub Gelredome. Hierdoor ontstaat er meer perronruimte op Arnhem Centraal voor de stadslijnen.

Station Arnhem Zuid zowel OV-hub als stadsrandhub, waarbij dus ook ruimte wordt gemaakt om autoverkeer af te vangen.

MICROHUBS

De microhubs zijn kleinere ontsluitende hubs die vraag gestuurd en locatie specifiek kunnen worden toegepast. Hier is ruimte voor een flexibel mobiliteitsaanbod in woonwijken en bij werklocaties.

Op de kaart op de volgende pagina zijn de indicatieve locaties van alle verschillende hubs te zien. Dit wordt nog nader uitgewerkt. De locatie van bijvoorbeeld Stadsrandhub Arnhem West is nog een grote zoekopgave. De microhubs zijn de enige hubs die niet op deze kaart staan, omdat deze lokaal en kleinschalig toegepast kunnen worden.

RELATIE HUBS EN DEELVERVOER

De gemeente Arnhem zet in op elektrisch deelvervoer. Bij de inrichting van alle hubs wordt ruimte gereserveerd voor het aanbieden van elektrische scooters, fietsen en bakfietsen. Bij de wijk- en microhubs wordt ruimte toegewezen aan elektrische deelauto's. Deze wijk- en microhubs worden ingericht op locaties die passen in het hele mobiliteitsnetwerk van Arnhem én die afgestemd zijn met de buurtbewoners.

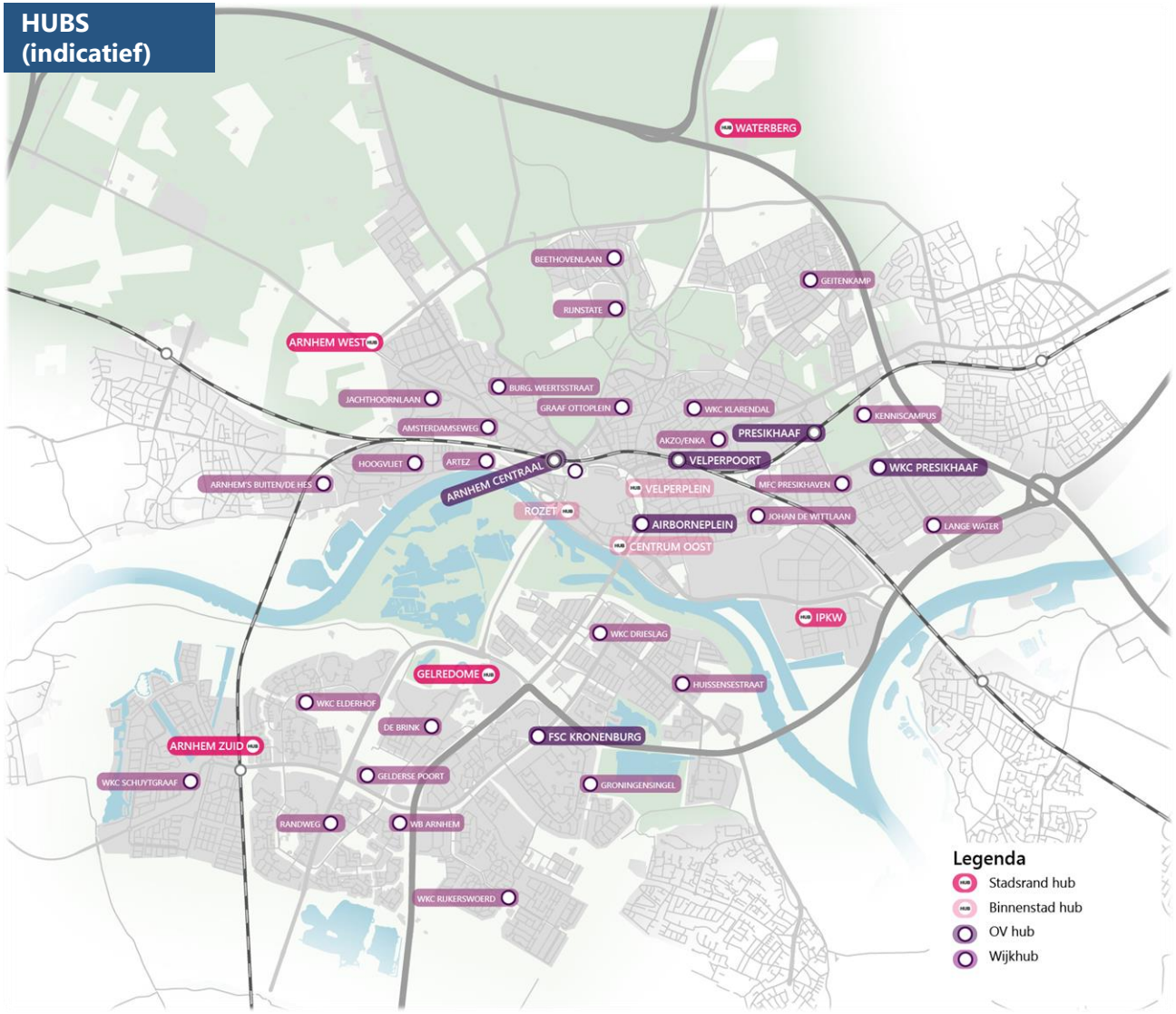
In de eerste fase werken we in Arnhem nog met een vergunningensysteem, maar na een korte tijd (maximaal twee jaar) evalueren we dat en zoeken we naar een wijze van aanbesteden waarbij meer sturing mogelijk is en waarbij de gemeente een actievere rol gaat nemen.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de hubs gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- OV-hub station Presikhaaf
- Parkeergarage Musis, fase 2

HUBS (indicatief)





IPKW



Gelredome



Waterberg


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Stimuleren ander reisgedrag
Goederenvervoer

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag

Binnen het duurzaam mobiliteitsplan nemen gedragsmaatregelen een centrale plaats in. Deze maatregelen zijn toegevoegd om inwoners en bezoekers van Arnhem te helpen veilig, actief en duurzaam te reizen.

Het stimuleren van ander mobiliteits-/verkeersgedrag heeft meerdere doelen. Het belangrijkste is dat de kwetsbare doelgroepen zoals voetgangers, fietsers, kinderen, jongeren en ouderen in het verkeer beschermd worden. Daarnaast wordt lopen en fietsen makkelijker gemaakt als alternatief voor autogebruik en autobezit. Tot slot maatregelen die specifiek op het goederenvervoer gericht zijn.

De gedragsmaatregelen zijn dus ingedeeld in drie groepen:

1. **Verbeteren Verkeersveiligheid**
2. **Stimuleren ander reisgedrag**
3. **Goederenvervoer**

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

Het tegengaan van verkeersoverlast is één van de uitgangspunten van dit duurzaam mobiliteitsplan. Verkeersveiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. We willen een jaarlijkse daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers, inclusief een daling dodelijke verkeersongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt.

Een andere inrichting van ons verkeerssysteem met meer wegen met een lagere snelheidslimiet (inclusief bijbehorende weginrichting) leidt tot een verkeersveiligere situatie. De snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers zijn immers kleiner. Ook is de impact van een ongeval met lagere snelheid veel kleiner. Als wegbeheerder van de gemeentelijke wegen is het onze rol om een veilige verkeersinfrastructuur te creëren. Daarnaast hebben we een regierol bij de ontwikkeling van veilig weggebruik (gedragsinterventies).

We zetten dan ook in op de volgende zaken:

Verkeersveiligheid is altijd integraal onderdeel van de aanpassing van weginfrastructuur

Bij elke aanpassing van de infrastructuur (zowel bij groot onderhoud als bij aanpassingen aan de infrastructuur) is verkeersveiligheid een integraal onderdeel van de opgave. Dit conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dat begint met goede uitgangspunten (een weg waarop 30 km/uur moet worden gereden, dient ook zo worden ingericht), maar gaat ook over verder uitwerken van een ontwerp.

Proactieve aanpak verkeersveiligheid

Conform de aanpak in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan we de verkeersveiligheid risico gestuurd aanpakken. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit kan tot concrete aanpassingen van verkeersonveilige plekken leiden, maar ook tot een verandering in beleid (bijvoorbeeld meer focus op bepaalde doelgroepen in de educatie).

Verkeersveilige schoolomgeving

Kinderen zijn onervaren verkeersdeelnemers. Scholen zijn plekken waar rondom het begin en het einde van de schooltijd veel verkeer is, waarvan een deel ook nog op zoek is naar een parkeerplaats. Deze combinatie zorgt ervoor dat schoolomgevingen in potentie verkeersonveilige locaties zijn. Schoolzones dragen eraan bij om het attentieniveau van mensen te verhogen. Een deel van de scholen in Arnhem heeft al een schoolzone. We rollen deze aanpak verder uit over Arnhem, zodat alle Arnhemse basisscholen een schoolzone kennen. Hierbij kijken we ook naar oversteeklocaties op de schoolroutes.

Stimuleren verkeersveilig gedrag

Naast de technische maatregelen, die zich richten op de infrastructuur, richten wij ons ook op weggebruikers. We gaan veilig verkeersgedrag stimuleren met educatie en campagnes. Belangrijke doelgroepen zijn daarbij basisschoolleerlingen, beginnende automobilisten en ouderen. Bij basisschoolleerlingen zetten we in op fietsvaardigheid en zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen, maar ook op aanpassingen in het haal- en brenggedrag. Bij ouderen focussen we vooral op fietsvaardigheid. We beperken ons niet tot deze doelgroepen. We richten ons ook op een bredere stimulering van verkeersveilig gedrag. Zo zetten wij ook structureel in op het voeren of deelnemen aan campagnes op het gebied van afleiding (MONO), alcohol, drugs en verlichting.

Handhaving

Primair dient een goede inrichting van de weg hierbij het gewenste gedrag duidelijk te maken. De weginrichting dient zo te zijn dat de weggebruiker kan lezen welk verkeersgedrag en snelheid gewenst of toegestaan is. In de praktijk blijkt dat niet altijd voldoende te zijn en dient er te worden gehandhaafd. Het gaat daarbij om handhaving op snelheid, maar ook om andere vormen van verkeershinder zoals geluidshinder, of asociaal rijgedrag.

We zetten in op het zo veel mogelijk geautomatiseerd handhaven. Op termijn zal Intelligent Speed Assist (ISA) hierbij een belangrijke rol gaan spelen. Dit systeem draagt bij aan de juiste snelheden binnen de bebouwde kom. Sinds 2022 is het systeem verplicht bij nieuwe voertuigen en zal de komende jaren een steeds belangrijkere rol innemen met betrekking tot de handhaving van de snelheden. De parkeerhandhaving zal, zoals nu ook al in het centrum gebeurt, grotendeels geautomatiseerd met de scanauto plaatsvinden.

Daarnaast onderzoeken we de inzet van flexibele- en geluidsflitspalen en, zo mogelijk, trajectcontrole om excessen tegen te gaan. Hierbij is het van belang om de handhaving van de gemeentelijke BOA's, politie en het OM nog beter op elkaar af te stemmen. De excessen en de overlast moet maximaal worden tegengegaan door een gezamenlijke aanpak.



4.2 Stimuleren ander reisgedrag

Met het duurzaam mobiliteitsplan willen we een mobiliteitstransitie in gang zetten. We vinden het belangrijk om daar ook in brede zin over te communiceren met de stad. We gaan dan ook een duurzame mobiliteit campagne opstarten die zich op de hele stad richt. Het gaat daarbij dan om communicatie rondom uitvoeringsprojecten, maar ook om vanuit één beeldmerk of naam richting bewoners, ondernemers en anderen te communiceren over duurzamer reizen.

Werkgeversaanpak en bewonersaanpak

Om ook aan te sluiten op regionale ontwikkelingen werken we samen aan een werkgeversaanpak en een bewonersaanpak. De werkgeversaanpak bestaat uit het actief ondersteunen van werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteit. In de bewonersaanpak ondersteunen we bewoners om hun eigen reisgedrag gezonder en duurzamer te maken, waaronder het stimuleren van bewegen. Met werkgevers gaan we ook in gesprek om te zien hoe we de duurzame bereikbaarheid van werklocaties kunnen verbeteren. Daarbij is bijvoorbeeld de last mile richting onze werklocaties vanaf een stadsrandhub of OV-hub een aandachtspunt.

Met de werkgeversaanpak en de bewonersaanpak sluiten we aan op het regionale Slim & Schoon Onderweg. Binnen de gemeente stimuleren we het gebruik van de fiets, OV en deelmobiliteit, en willen we gewenst reisgedrag belonen. Dit werken we verder uit, maar er lopen ook al initiatieven. Zo hebben we de City Deal “fietsen voor iedereen”, die zich richt op mensen die geen toegang tot een fiets hebben, of niet de vaardigheden hebben om te kunnen fietsen, ondertekend. Ook hiervoor werken wij een plan uit met welke maatregelen we ook deze mensen kunnen laten fietsen.

Deelmobiliteit

Er ontstaat een verandering van het bezit van vervoersmiddelen naar het gebruik ervan. Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de ambitie om een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad te zijn. Deelmobiliteit kan daarbij een aanvulling op ons mobiliteit systeem zijn, doordat het ontbrekende schakels in de bestaande netwerken van bijvoorbeeld openbaar vervoer kan opvullen.

Deelvervoer wordt aangeboden door commerciële partijen. Deze partijen maken voor hun concept gebruik van de openbare ruimte. Om hierop te sturen verlenen wij vergunningen, waarbij we eisen stellen aan de kwaliteit van de dienst, hoe met data wordt omgegaan en de uitwisselbaarheid van het deelsysteem.



Deelauto in de Steijnstraat

We zetten in op (meer) deelfietsen, deelscooters, deelbakfietsen en deelauto's. Al deze systemen hebben immers hun eigen doelgroep. Om deze te stallen/parkeren maken we gebruik van hubs.

Dit voorkomt dat deelsystemen overal achtergelaten worden. We gaan hierbij uit van de verschillende behoeftes op verschillende plekken. Bij een stadsrandhub zal bijvoorbeeld meer behoefte zijn aan deelfietsen om het laatste deel van de reis naar de eindbestemming te kunnen maken. Bij een wijkhub zal er minder behoefte aan fietsen zijn, maar juist meer behoefte aan bakfietsen of een deelauto.

Bij nieuwbouw kunnen we bijvoorbeeld voor ontwikkelaars afwijken van de parkeernormen als zij een reëel alternatief met deelauto's aanbieden. Op deze manier draagt het deelvervoer bij aan het beperken van het autobezit. Deelauto's of deelbakfietsen kunnen immers een goed alternatief vormen voor de eigen (tweede) auto.

We gaan als gemeente actief meedoen in (regionale) campagnes om inwoners of bezoekers van Arnhem te informeren over (de voordelen van) deelvervoer. Deelvervoer krijgt echt meerwaarde als er een dekkend systeem ontstaat over de stad (en omliggende kernen). Dit zal voor aanbieders van deelvervoer niet direct financieel aantrekkelijk zijn, omdat er dan ook deelvervoer staat op, voor hen, minder interessante plekken. We zullen financiële afspraken maken met aanbieders om wel tot een zo goed mogelijk netwerk te komen.

Overstap naar elektrisch rijden

Arnhem loopt voorop als het gaat om het plaatsen van laadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Er zijn al meer dan 50 snellaadpunten in de gemeente en ongeveer 1000 normale laadpunten voor bewoners en bezoekers met een elektrische auto of vrachtwagen. Omdat de gemeente bij aanbestedingen eist dat er emissieloos gewerkt wordt (doelgroepenvervoer, wegenbouw, logistiek), gaan we de komende jaren verder met de uitrol van laadvoorzieningen.

We hanteren daarbij drie uitgangspunten:

1. We plaatsen de voorzieningen vooruitlopend op de vraag. Daarbij baseren we ons op prognoses en vragen van de markt. Dat doen we zodat het altijd mogelijk is om elektrische voertuigen op te laden en ontbrekende laadvoorzieningen niet de beperkende factor worden bij de overstap naar emissieloos vervoer.

2. Laadvoorzieningen moeten zo min mogelijk zichtbaar zijn en zo weinig mogelijk ruimte moeten innemen in de openbare ruimte. Dat bereiken we door meerdere innovatieve laadmogelijkheden te introduceren in de stad. Bijvoorbeeld lantaarnpaal-laden en laadpleinen.

3. We bouwen een apart netwerk van laders met hoog vermogen voor bouwvoertuigen.



Parkeren i.c.m. laadvoorzieningen

4.3 Goederenvervoer

Stadslogistiek

In de Arnhemse binnenstad vindt dagelijks veel distributieverkeer plaats. Denk bijvoorbeeld aan vrachtwagens die winkels, kantoren en bouwplaatsen bevoorraden. En aan bestelbusjes die pakjes bij consumenten en bedrijven afleveren of wagens van service- en verhuisbedrijven. Maar het gaat ook om de bestelauto van de lokale winkel, cateraar en bloemist. Dit distributieverkeer heeft een grote invloed op de leefomgeving in het centrum. Bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid. Bestel- en vrachtauto's die staan te laden en te lossen, lawaai maken en ongezonde uitlaatgassen produceren belemmeren bewoners en winkelend publiek.

We willen zo min mogelijk grote vrachtwagens en bestelwagens tijdens de drukke winkeltijden in de binnenstad, omdat deze een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. In de avond en nachtperiode willen we geluidsoverlast naar omwonenden voorkomen. Daarom gebruiken we venstertijden voor stadslogistiek. De inzet van 'stil materieel' en gedrag bij het laad- en losproces zal leiden tot minder geluidoverlast bij omwonenden.

Strategie

Ons doel is een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem. We werken hieraan met de partners in de logistieke keten. Samen willen we dat er straks minder bestel- en vrachtauto's in de stad rijden. Dat kan bijvoorbeeld door het bouwen van distributiehubs aan de rand van de stad en het gebruik van vrachtfietsen.

Distributiehubs

Het doel van distributiehubs is het distributieverkeer afvangen aan de rand van de stad. Voor vier type hubs wordt ontwikkeling in Arnhem kansrijk geacht en kunnen acties binnen de gemeente bijdragen aan bundeling van logistieke stromen. Als we een onderscheid maken naar type hub en in/buiten de gemeente Arnhem dan ontstaat het volgende beeld:

- **Regiohubs** zoals sorteerhubs post en pakket en grootschalige bezorghubs van online boodschappen. Zij zullen naast Arnhem een bredere regio bedienen en dat pleit ervoor om deze initiatieven in de regio te accommoderen.
- **Stadsdistributiehubs** (voor meerdere gebruikers, zoals winkels) en **lokale bezorghubs en pakketpunten** (fietskoeriers en online boodschappen).
- Daarnaast denken we ook aan de mogelijkheden voor een permanente **bouwhub**. Een bouwhub voor efficiënter bouwverkeer voor bijvoorbeeld de nieuwe woningen, bedrijven en andere voorzieningen, maar ook voor de energietransitie en de infrastructurele projecten van dit mobiliteitsplan.

Om tot de benodigde hoeveelheid distributiehubs te komen gaan we de initiatieven voor stadsdistributiehubs voor meerdere gebruikers faciliteren en opschalen. Ook verkennen we met regiopartners de mogelijkheden voor een bouwhub in de regio waarvoor we duurzaamheidseisen opnemen. Verder faciliteren we autonome ontwikkeling van 'dedicated' regiohubs.

Zero-emissiezone

Vanaf 1 juni 2026 stelt Arnhem een zero-emissiezone (ZE-zone) in waar vanaf dat moment vrachtauto's en bestelvoertuigen, die rijden op benzine, diesel of gas, geen toegang meer hebben. Met het instellen van een ZE-zone willen we de logistiek richting de binnenstad verduurzamen. De ZE-zone is iets kleiner dan de huidige milieuzone, doordat de centrumring buiten de zone valt. De centrumring wordt namelijk niet alleen gebruikt door verkeer richting het centrum, maar ook door verkeer dat langs het centrum rijdt. De Weerdjesstraat maakt geen deel uit van de ZE-zone.

De milieuzone scherpen we vanaf 2025 aan naar euro 5 voor dieselvoertuigen. Tegelijkertijd bekijken we of verdere uitbreiding (bijvoorbeeld vanuit bewoners) wenselijk en noodzakelijk is. Dat kan gaan over uitbreiding van het gebied, maar ook uitbreidingen gericht op doelgroepen zoals taxi's en scooters. In de toekomst zal de ZE-zone ook voor personenauto's gelden. Dat biedt de mogelijkheid om de milieuzone en de ZE-zone gelijk te trekken. Dat geeft duidelijkheid voor de weggebruiker, omdat die nog maar met één zonegrens te maken heeft.

Kansen

De ZE- en milieuzone bieden de kans om te kijken of het vervoer van goederen naar de binnenstad gebundeld kan worden, zodat er minder voertuigen de stad inrijden. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor bezoekers.

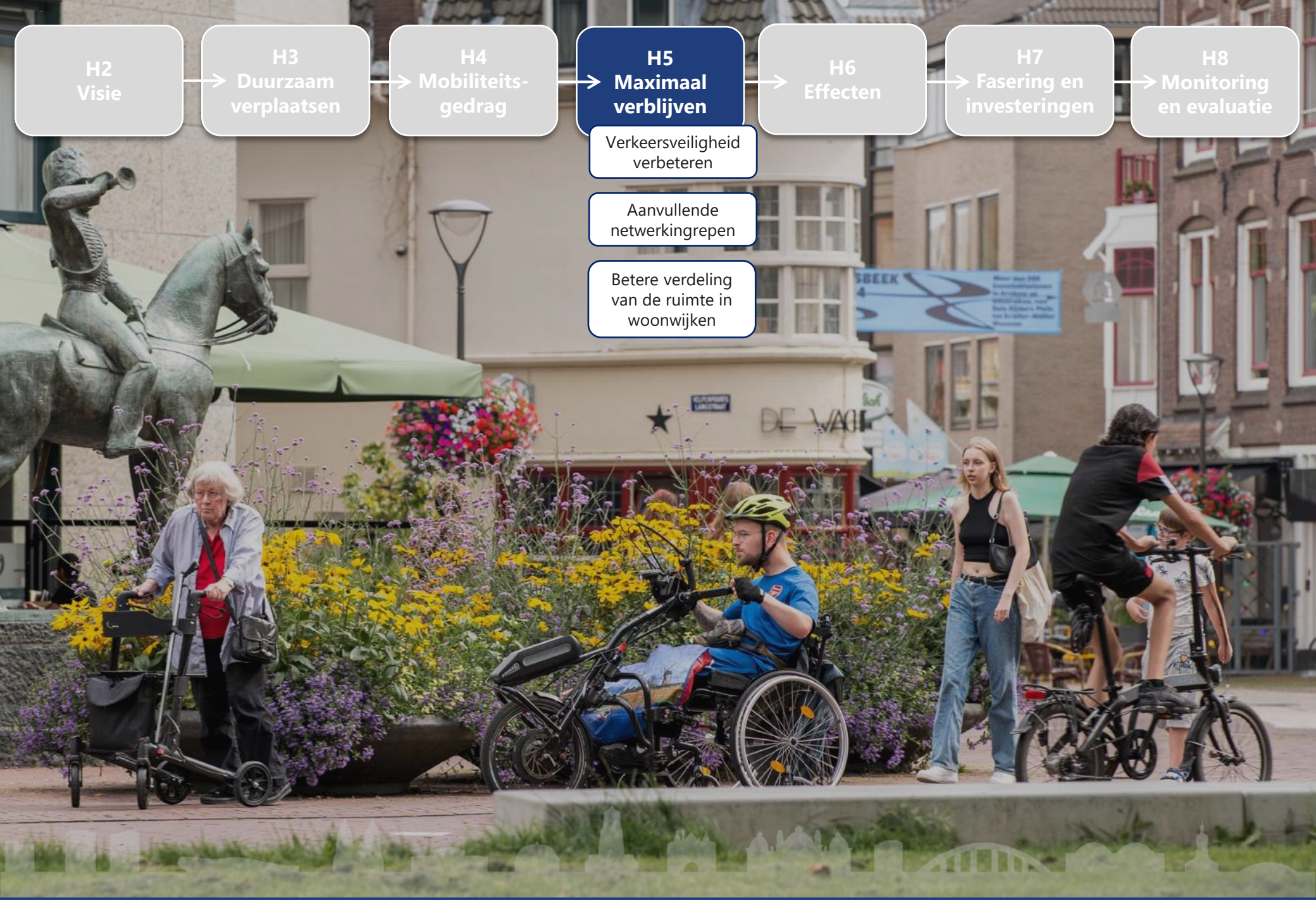
Om de bundeling van goederenstromen te stimuleren zetten we in op:
- Voordelen voor voertuigen met een hoge bundelingsgraad of beladingsgraad;
- Voordelen voor bedrijven die werken met een certificeringssysteem;
- Voordelen voor specifieke voertuigen.

De invoering van de ZE-zone zorgt er ook voor dat de uitstoot van schadelijke gassen, roet en fijnstof naar beneden gaat. Daarmee worden de binnenstad en de wijken er omheen gezonder en prettiger om in te wonen en te werken. De gemeente gaat de komende jaren samen met bewoners en bedrijven uit de binnenstad uitwerken op welke manier de ZE-zone het best kan worden ingevoerd.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de gedragsmaatregelen gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Aanpak schoolomgevingen
- Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem
- Campusaanpak Arnhem
- Campagne voor nieuwe DMP
- Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal "Fietsen voor iedereen"
- Instellen Zero-Emissie Zone


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Aanvullende netwerkingrepen
Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

5. Maximaal verblijven

We zetten in op een prettige verblijfsomgeving met zo min mogelijk overlast van verkeer. In de openbare ruimte kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten door ruimte voor verkeer en parkeren anders in te richten. Bij het inrichten van onze straten en pleinen gaan we van machine logica naar mens logica. Dit houdt in dat we niet meer de auto en de doorstroming als uitgangspunt nemen, maar de mens en de beleving. Dit leidt tot meer leefstraten. Bij het ontwerpen van onze wegen en netwerken kijken we naar de behoeften en voorkeuren van alle gebruikers. Dit omvat aspecten zoals veiligheid, toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers, esthetiek en het verminderen van uitstoot en geluid van verkeer.

5.1 Snelheidsaanpassingen

Om de verblijfsomgeving aantrekkelijker te maken en je op een actieve manier te verplaatsen binnen de stad, kiezen we voor 30 km/u als nieuwe standaard. Dit houdt in dat we op zoveel mogelijk van onze gemeentelijke wegen de snelheid op termijn omlaag brengen naar 30 km/u. Dit komt er in hoofdlijnen op neer dat in A en B gebieden alle wegen 30 km/u worden en in de C gebieden alleen een aantal hoofdwegen 50 km/u blijven. De wegen die nu nog 70 km/u zijn verlagen we naar 50 km/u.

Een van de grootste voordelen van deze snelheidsverlaging is de aanzienlijk verminderde kans op overlijden bij verkeersongevallen. De kans op overlijden bij een ongeval waarbij 30 km/u gereden wordt is namelijk een factor 3 kleiner dan bij 50 km/u. Daarnaast is de ernst van een letsel-ongeval kleiner.

De snelheidsverlaging draagt bij aan een leefbare stad. De lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt namelijk voor minder geluidsoverlast, vermindert het gebruik van de wegen in Arnhem door doorgaand verkeer en creëert een rustigere en meer plezierige leefomgeving.

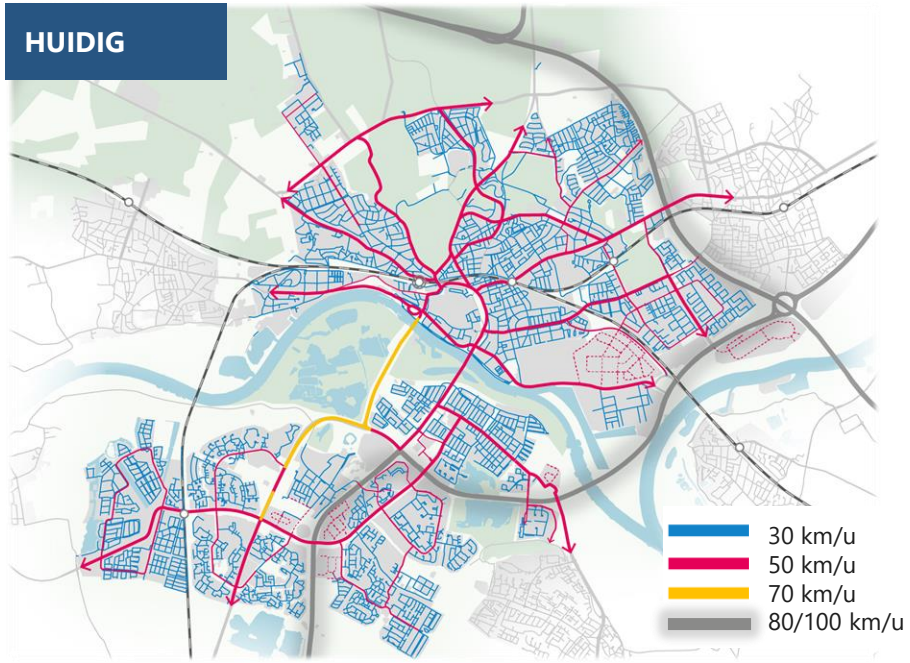
De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg. Dit verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in het verkeer en maakt fietsen en lopen qua reistijd concurrerender ten opzichte van de auto. Bovendien zijn wegen die eerst als barrières fungeerden met een lagere snelheid makkelijker over te steken.

Passende inrichting

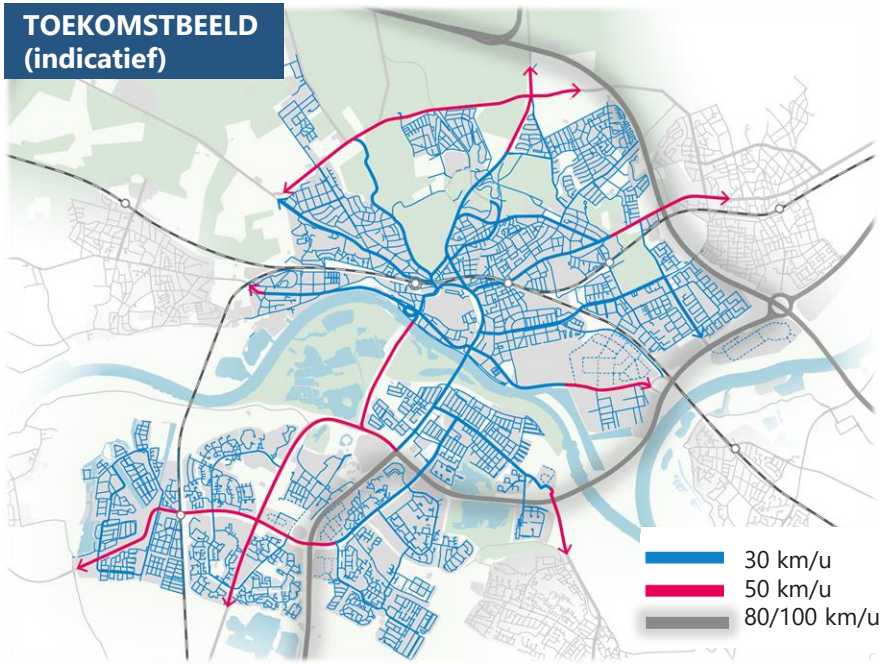
Bij de verlaging van de snelheid naar 30 km/u is een goede, passende richting van de weg groot belang. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende. Daarom verlagen we de snelheid van de wegen alleen als dit ook op een passende en herkenbare manier kan. Wanneer we een weg aanpakken kijken we dan ook hoe we deze weg zo in kunnen richten dat 30 km/u een passende snelheid is. Voorbeelden van ingrepen zijn het toepassen van versmallingen, klinkerbestrating en groen. Ook een inrichting als leefstraat waar de auto te gast is, is een mogelijkheid.

De inrichting stemmen we af met aanwonenden, belangengroepen, hulpdiensten en openbaar vervoer. Naast de inrichting speelt ook de handhaving een cruciale rol om ervoor te zorgen dat de lagere snelheid wordt nageleefd en dat de veiligheid op de weg daadwerkelijk verbetert.

Wanneer bewoners hier om vragen bekijken we of we ,vooruitlopend op een grootschalige aanpak, tijdelijk met lichtere en/of tijdelijke maatregelen de snelheid op een weg kunnen verlagen.



In de huidige maximumsnelheden zijn de ontsluitingswegen duidelijk te herkennen



In de toekomst zijn meer wegen 30 km/u

Bussen en hulpdiensten

De maximumsnelheid is belangrijk voor de bussen en hulpdiensten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is voor de bussen en hulpdiensten relevant, maar de reistijd in de bus is ook belangrijk en hulpdiensten moeten snel ter plaatse kunnen zijn.

Door op busbanen een maximumsnelheid van 50 km/u aan te houden (daar waar dat verkeersveilig kan) en het netwerk van busbanen uit te breiden, verkorten we de reistijd van het openbaar vervoer en de hulpdiensten.

Aanvullende maatregelen zijn selectieve toegangen/doorgangen en het realiseren van kortsluitende doorsteken die alleen toegankelijk zijn voor bussen en hulpdiensten om omrijden te voorkomen.

Een andere groep die we ook toegang willen geven tot dit netwerk is een selecte -te controleren- groep taxi's. Taxi's kunnen een rol vervullen in het onderdeel “M” (mobility-as-a-service) van het STOMP-principe en aanvullend als het openbaar vervoer niet beschikbaar is. Denk aan taxibedrijven met een vergunning, waarbij een bepaalde kwaliteit is gewaarborgd.

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

Onderdeel van de snelheidsverlaging is het verminderen van het aantal autorijstroken, het onderzoeken van selectieve toegang op een aantal wegen en het realiseren van doseerpunten.

Verminderen van het aantal autorijstroken

Met het verminderen van het aantal autorijstroken beperken we de ruimte die het gemotoriseerd verkeer inneemt en ontstaat ruimte voor meer busbanen en andere functies.

Het verminderen van het aantal rijstroken doen we in A, B, C en werkgebieden. Belangrijke locaties waar we dit doen zijn de Nijmeegseweg (inclusief John Frostbrug), de Eldenseweg (inclusief Nelson Mandelabrug) en de centrumring. Hiermee beperken we de ruimte voor de auto op de locaties en wordt het minder aantrekkelijk om door onze stad te rijden, maar blijft het centrum wel bereikbaar. Door het aantal rijstroken op de centrumring te verminderen wordt de barrièrewerking van de centrumring kleiner en wordt dit een stadsboulevard die tot minder overlast leidt. Eén rijstrook per rijrichting bevordert daarnaast een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers.

Het verminderen van het aantal rijstroken kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de stad. Daarom onderzoeken we per specifieke locatie de effecten en nemen we nodige maatregelen (of we stellen het uit tot het wel kan), voordat we dergelijke vergaande ingrepen definitief realiseren. Indien onze aanpassingen effecten hebben op wegen van andere wegbeheerders, zullen wij die wegbeheerders bij dit proces betrekken.

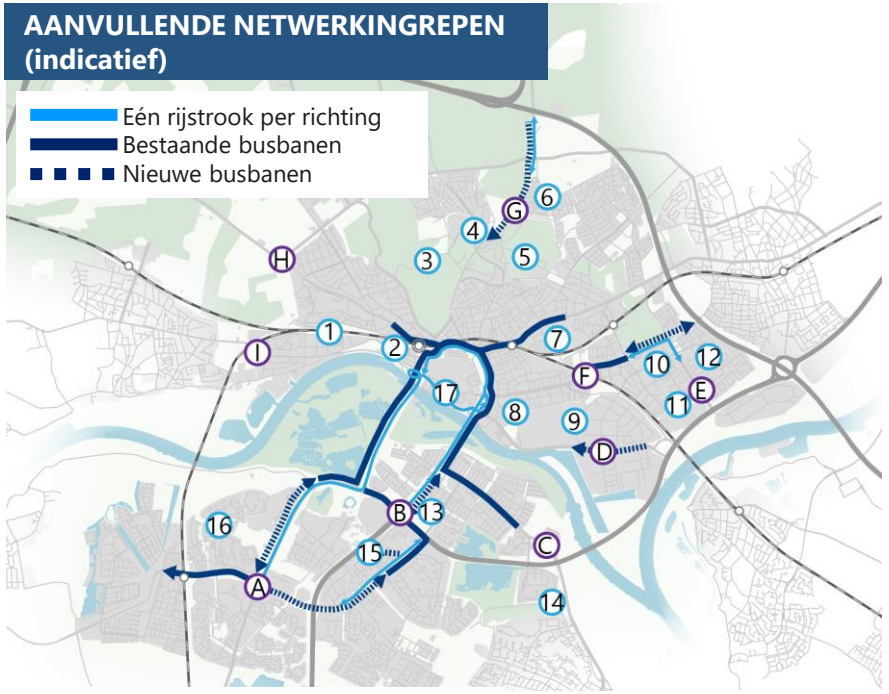
Onderzoeken van selectieve toegang

De andere netwerkingreep die onderdeel is van de snelheidsverlaging is het onderzoeken van selectieve toegang. Op diverse wegen in Arnhem (straatnamen zie kaartje) binnen de A, B en C gebieden wordt om diverse redenen verkeershinder ervaren. Door te experimenteren met een vorm van selectieve toegang beperken we het gemotoriseerd verkeer, verminderen we de verkeershinder en vergroten we het verblijfsklimaat. Hierbij blijven we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto.

Doseerpunten

Een doseerpunt is een locatie met verkeerslichten, veelal in C gebieden, waarmee we de hoeveelheid verkeer kunnen beïnvloeden. We doseren op deze punten het verkeer de stad in. Daarmee voorkomen we dat in de A en B gebieden te veel verkeer is, waardoor het verkeer vast komt te staan. Het verkeer kan beter buiten de stad worden gedoseerd dan dat het stil staat in de stad. Op de doseerpunten geven we prioriteit aan het busverkeer. Overigens hangen doseerpunten en selectieve toegang nauw met elkaar samen. Het kan immers zo zijn dat doseren niet werkt als selectieve toegang niet geregeld is op parallelle wegen.

AANVULLENDE NETWERKINGREPEN (indicatief)



Selectieve doorgang
1. Oranjebrug
2. Utrechtseweg
3. Parkweg
4. Apeldoornseweg-Rijnstate
5. Bosweg
6. Monnikensteeg
7. Vosdijk
8. Van Oldenbarneveldtstraat
9. Doctor C. Lelyweg
10. Lange Wal
11. Bethaniënstraat
12. Middachtensingel
13. Dotterlaan
14. Oude Huissensedijk
15. A325 – Mooieweg – Kronenbrugdijk
16. Hollandweg
17. Weerdjesstraat

Doseerpunt
A. Batavierenweg – Burgemeester Matsersingel
B. Nijmeegseplein
C. Ir. Molsweg
D. Westervoortsedijk
E. Lange Water – Middachtensingel – Bethaniënstraat
F. Johan de Wittlaan
G. Weg achter het bos
H. Amsterdamseweg – Schelmseweg
I. Utrechtseweg – Arnhems Buiten – De Hes

NETWERKMANAGEMENTKAART EN VERKEERSSTRUCTUURPLAN

Hoe de details van de hiervoor beschreven netwerkingrepen en aanpassingen van de maximumsnelheid precies worden ingevuld, werken we uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart.

In het verkeersstructuurplan werken we de verkeersnetwerken uit. Daarin maken we onderscheid tussen de verschillende wegtypen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), maximumsnelheden (50 en 30 km/u) en stellen we de bijbehorend inrichtingsprincipes op. Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan op de richtlijnen van het CROW (Kennisplatform CROW is een Nederlandse stichting voor kennis over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid).

We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, of als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor alle modaliteiten. Hierbij werken we vanuit het STOMP-principe, de gebiedstypen (A,B, C en werkgebieden) en de verschillende netwerkkaarten. Zo kunnen er bijvoorbeeld locaties zijn waarop we niet de voetganger, de fiets of de bus prioriteit geven. Een multimodaal netwerkmanagementkaart geeft inzicht in de prioriteiten tussen de vervoerswijzen in het netwerk.

REGIONAAL NETWERK

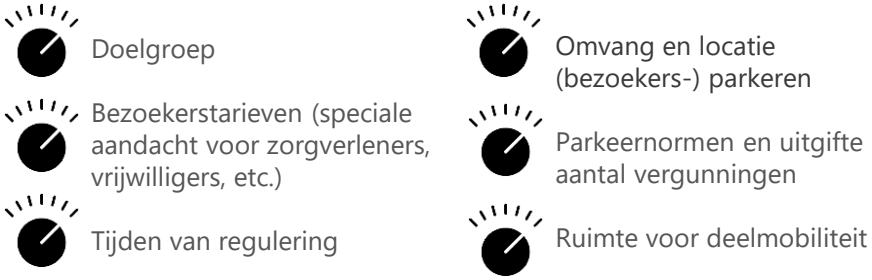
Tot slot gaan we met de provincie Geldeland in gesprek over de Pleijroute. Om het doorgaand verkeer om Arnhem heen te leiden is het naast de hiervoor beschreven maatregelen ook wenselijk om de doorstroming op de Pleijroute (N325) te verder te optimaliseren. Hierbij denken we aan het uitbreiden van de capaciteit op de kruispunten.

De Pleijroute is samen met de A12/A50 van groot belang voor de bereikbaarheid van Arnhem en de regio. Een alternatieve route voor autoverkeer die vanuit project ViA15 wordt gerealiseerd (waar we vooralsnog van uitgaan) brengt verlichting op het wegennet rond Arnhem en maakt het mogelijk om autoverkeer om de stad heen te leiden. Project ViA15 bestaat uit de verbreding van de A12 en het van de doortrekken A15. De voortgang van dit project ligt bij de Raad van State. Het niet doorgaan heeft consequenties voor de grootschalige woningbouwambities in de gehele regio.

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

Op dit moment nemen auto's vaak een groot deel van de beschikbare ruimte in woonwijken in beslag. Dit beïnvloedt niet alleen de visuele uitstraling van de omgeving, maar kan ook leiden tot problemen zoals beperkte toegankelijkheid voor andere vervoerswijzen (ook hulpdiensten), verminderde sociale interactie, afname verkeersveiligheid (bijvoorbeeld beperkt zicht) en een minder aangename leefomgeving. We gaan dit veranderen door in verschillende stappen de parkeerregulering uit te breiden.

De invulling van de regulering verschilt per type gebied, doelgroep, bestaand of nieuw gebied en de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto. Het gaat dus verder dan de indeling in A, B, C en werkgebieden. Voor parkeerregulering zijn er een aantal 'knoppen' waar we aan kunnen draaien waarmee we onderscheid kunnen maken tussen wijken. Dit zijn de volgende knoppen:



Na vaststelling van dit plan werken we zo snel mogelijk het parkeerbeleid nader uit. Dit omdat het voor de mobiliteitstransitie belangrijk is dat er zo snel mogelijk, moderne parkeernormen zijn die bij dit beleid passen. We stemmen deze parkeernormen af op het gebiedstype (A, B, C of werkgebied). Zeker in de A gebieden (in het centrum en rondom OV-knopen) gaan we een lagere parkeernorm hanteren.

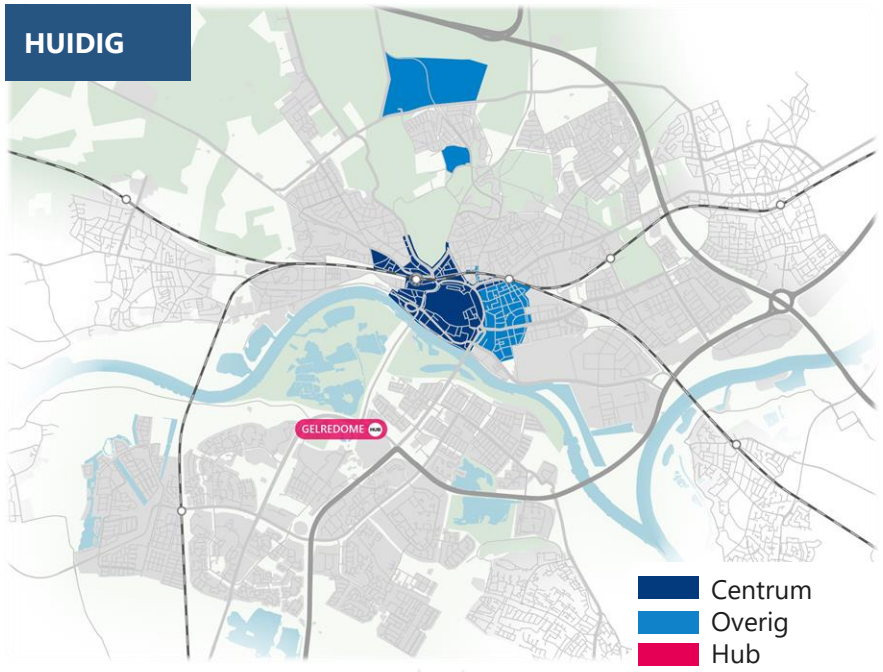
PRINCIPES PARKEERREGULERING

We maken onderscheid tussen wijken door maatwerk te bieden, we betrekken de wijken bij invoering van parkeerregulering en we voeren het gefaseerd in. Niet elke wijk heeft dezelfde opgaven op het gebied van parkeren en ook de afstand tot de binnenstad of een centrum is niet hetzelfde. We gaan uit van de volgende principes:

- Parkeerregulering bestaat uit parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren. De prijs van het betaald parkeren is afhankelijk van het type gebied en de parkeerdruk, en werken we nader uit in het parkeerbeleid.
- De prijs van de eerste parkeervergunning wordt (bijna) gratis (met uitzondering van het centrumgebied waar vergunninghouders in de parkeergarages kunnen parkeren). Dat is dus lager dan de huidige prijs van een vergunning. De eerste vergunning mag geen of nauwelijks een financiële belemmering voor het bezit en gebruik van een auto vormen.
- We zetten in op een maximaal aantal van twee parkeervergunningen per adres. Als in een wijk niet genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt maximaal één vergunning per adres uitgegeven.
- De beperking van het maximaal aantal parkeervergunningen geldt alleen voor nieuwe bewoners. Er wordt een overgangsregeling voor bestaande bewoners opgesteld.
- We kijken apart naar specifieke oplossingen voor specifieke doelgroepen zoals zorgverleners en vrijwilligers. Dit geldt ook voor deelauto's zonder vaste parkeerplek.
- Parkeren bij winkelcentra en op bedrijventerreinen heeft een andere invulling dan parkeren in woongebieden zonder winkelvoorzieningen. Daarom werken we daarvoor een specifieke aanpak uit.

INVOERING IN FASES

In onderstaand figuur is het huidige gebied met parkeerregulering weergegeven. Het invoeren van parkeerregulering gebeurt niet overal tegelijk. We hanteren een gefaseerde aanpak. We maken onderscheid in locaties waar de parkeerdruk nu al hoog is en/of veel wijkvreemde parkeerders zijn, locaties waarvan we verwachten dat de parkeerdruk gaat toenemen en ontwikkellocaties waar we bewoners willen beschermen tegen parkeeroverlast van nieuwe bewoners. Omdat niet alle wijken in één keer kunnen worden aangepakt en we parkeerregulering willen invoeren voordat een gebied in ontwikkeling gaat, zit er overlap tussen de fasen. Over de precieze grenzen van de gebieden gaan we in gesprek met de bewoners. We zoeken naar een balans tussen het doorvoeren van maatregelen en het creëren van draagvlak. Dit werken we verder uit in het parkeerbeleid.

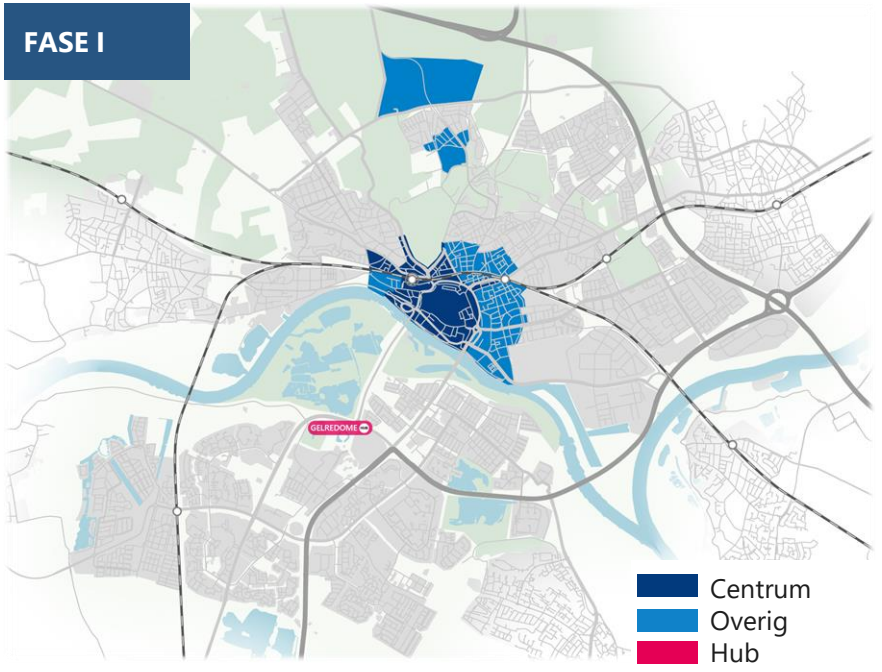


Het huidige gebied van gereguleerd parkeren

Fase I – 2025-2028

In de periode 2025-2028 kijken we naar de gebieden met parkeeroverlast gerelateerd aan de binnenstad. Dit is een uitbreiding van het gebied naar Klarendal zuid (uitkomst eerdere enquête: meerderheid blijkt voor), Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade. Daarnaast is het gebied rond ziekenhuis Rijnstate gereguleerd om overlast van parkerende bezoekers en werknemers te voorkomen.

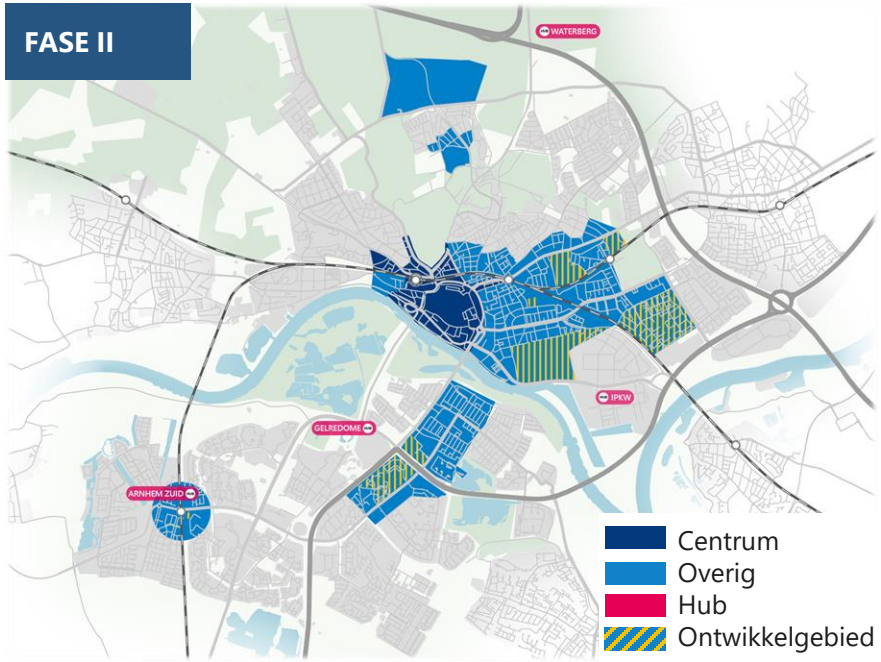
Om zo efficiënt mogelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplekken gaan we in deze fase de nog aanwezige vergunninghouders-parkeerplekken omzetten naar betaald parkeerplekken, zodat iedereen daar kan parkeren.



Fase I van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase II – 2026-2032

In deze fase wordt het gereguleerd parkeren verder uitgebreid in relatie tot de woningbouw-ontwikkelingen waarbij regulering noodzakelijk is. Dit gebeurt in Arnhem Oost, Rijnpark, Presikhaaf III, Schaapsdrift (2026/2029), Kronenburg, Nijmeegseweg (2026), Olympus (2026), Station Arnhem Zuid (Laakkwartier) (2028/2029), Thorbeckestraat, en het Zijdekwartier. Gelijk met de woningbouwontwikkelingen wordt gereguleerd parkeren in de omliggende wijken ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van de woningbouw voor te zijn.

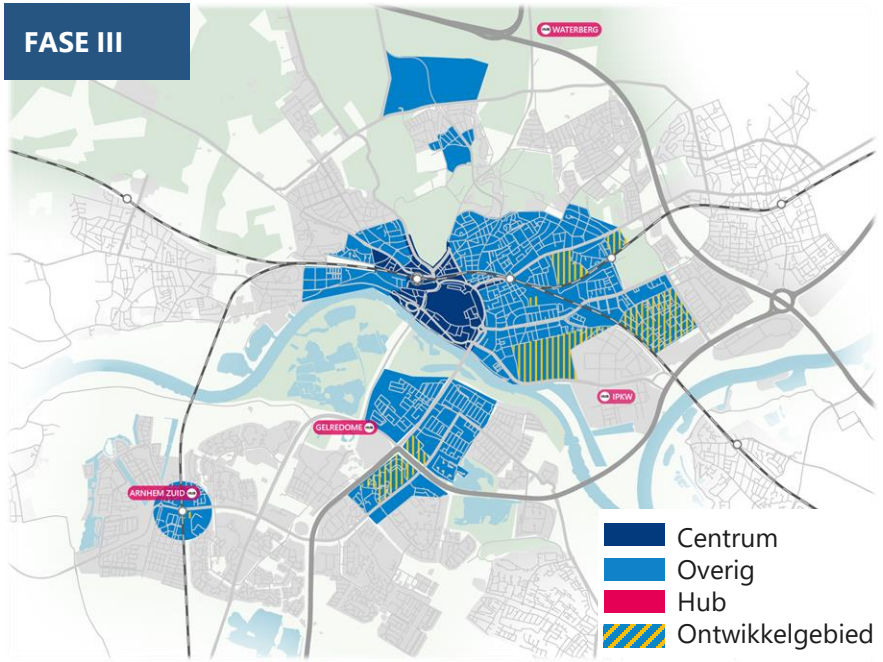


Fase II van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase III – 2032-2036

In deze fase breiden we gereguleerd parkeren uit in de gebieden waar we verwachten dat er een forse toename van de parkeerdruk is en waarbij we een parkeerplek voor bewoners willen waarborgen. Afhankelijk van de mate van parkeeroverlast kan hier mogelijk al eerder dan fase III worden overgegaan tot gereguleerd parkeren.

Nadat fase III is afgerond onderzoeken we waar nog parkeeroverlast wordt ervaren en overwegen we welke passende oplossing en termijn daarbij past.



Fase III van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

WAAROM PARKEERREGULERING?

Parkeerregulering brengt verschillende voordelen met zich mee die een positieve impact hebben op de leefbaarheid en duurzaamheid van stedelijke gebieden.

Ruimte voor bewoners

Een van de belangrijkste voordelen is het ruimte bieden aan bewoners. Afhankelijk van de locatie en het type maatregelen kan parkeerregulering ervoor zorgen dat bewoners gemakkelijker een parkeerplek kunnen vinden, doordat wijkvreemde auto's worden geweerd. Dit draagt bij aan een gevoel van veiligheid en eigenaarschap onder bewoners. Indien we zien dat de parkeerdruk lager wordt en er structureel voldoende parkeerruimte op straat over is, zullen we parkeerplaatsen weghalen en deze ruimte voor andere doeleinden inzetten. Indien in een wijk behoefte is om het parkeren te reguleren gaan wij daarover in gesprek met de wijk om maatwerk te leveren.

Ruimte voor ondernemers

Ook voor ondernemers is het een van de belangrijkste voordelen dat met het weren van wijkvreemde auto's parkeerplaatsen beschikbaar komen voor werknemers en bezoekers. Doordat winkelgebieden gaan verkleuren, met ook werken, gaat parkeerregulering ervoor zorgen dat er voor winkels parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Bovendien is het ook voor ondernemers relevant als door middel van parkeerregulering de stad aantrekkelijker wordt.

Tegengaan parkeeroverlast

Bovendien gaat parkeerregulering parkeeroverlast tegen. Op plaatsen waar er een beperkte beschikbaarheid is van openbare parkeerplaatsen, kan parkeerregulering helpen om het aantal beschikbare plaatsen beter te verdelen. Dit draagt bij aan het verminderen van frustraties en conflicten tussen bewoners over het vinden van een parkeerplek. Bovendien verbetert de verkeersveiligheid door minder op verkeerde plekken geparkeerde auto's.

Verminderen zoekverkeer

Een ander voordeel is het verminderen van zoekverkeer. Door duidelijke regels te stellen over wie waar mag parkeren, wordt het zoekverkeer in woonwijken verminderd. Dit is niet alleen bevorderlijk voor de verkeersdoorstroming, maar ook voor de luchtkwaliteit en het algemene welzijn van de buurtbewoners.

Leefbare straten

Tenslotte draagt parkeerregulering bij aan duurzaamheid. Op plekken waar momenteel veel ruimte wordt ingenomen door wijkvreemde auto's, kan de vrijkomende parkeerruimte worden omgezet naar bijvoorbeeld: in meer parkeerruimte voor fietsen en deelvervoer, voor groen, of voor speelruimte. Dit draagt bij aan een gezondere stedelijke omgeving. In essentie biedt parkeerregulering dus een veelzijdige aanpak om de leefbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid in steden te bevorderen.

PARKEREN BINNENSTAD

In en om de binnenstad zijn verschillende parkeergarages. De parkeergarages worden veel gebruikt. Op piekmomenten (zaterdag- en zondagmiddag en donderdagavond) zijn de garages vol. De parkeergarages zijn een sterk product en worden door de parkeerders over het algemeen hoog gewaardeerd.

In de binnenstad zijn binnen de singels ook circa 800 openbare parkeerplaatsen op maaiveld (straatparkeren), exclusief de Blauwe Golven en de parkeergarages zoals bij het provinciehuis. Daarnaast zijn er circa 50 gehandicaptenparkeerplaatsen en circa 100 overige parkeerplekken (deelauto, elektrisch laden, bussen en laden/lossen). Parkeren op maaiveld kost dus veel ruimte en heeft zeker in de binnenstad een grote impact op het verblijfsklimaat. Daarom willen we het aantal straatparkeerplaatsen verminderen.

We zien echter dat er ook behoefte blijft om de auto in de binnenstad te parkeren. Op piekmomenten zijn de garages vol en zijn veel straatparkeerplaatsen in het centrum bezet. Aan de randen van het centrum zijn er nog veel parkeerplaatsen beschikbaar. Rondom het centrum (met name Klarendal, Het Broek en Malburgen) wordt met name op deze momenten parkeerhinder ervaren.

Omdat er behoefte blijft om in de binnenstad te parkeren willen we inzetten op het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zoals bij het provinciehuis en de Blauwe Golven. Ook willen we de mogelijkheden onderzoeken van een nieuwe parkeergarage aan de rand van de binnenstad om daarmee (een deel van) de parkeerplaatsen te vervangen die we op het maaiveld weghalen. De parkeerplaatsen die we van maaiveld weghalen zetten we in voor meer ruimte voor fietsparkeren, groen, bomen ruimte om te verblijven en voetgangers.

In de binnenstad blijven voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar. Verder realiseren we stadsrandhubs zodat er op afstand naast parkeerruimte ook alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn. Tot slot accepteren we een hoge bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen in de binnenstad.

PARKEERVERWIJSSYSTEEM

Om het duidelijk te maken voor bezoekers waar ze gemakkelijk kunnen parkeren en hoeveel plaatsen hier nog beschikbaar zijn, investeren we in een digitaal parkeerverwijssysteem. Dit systeem kan bezoekers van Arnhem al vanaf de rand van de stad helpen met het vinden van een parkeerplaats, waardoor we zoekverkeer voorkomen. Daarnaast wordt ingezet op het vooraf plannen van de reis, denk aan het vooraf reserveren van een parkeerplaats.

PARKEREN WERKLOCATIES

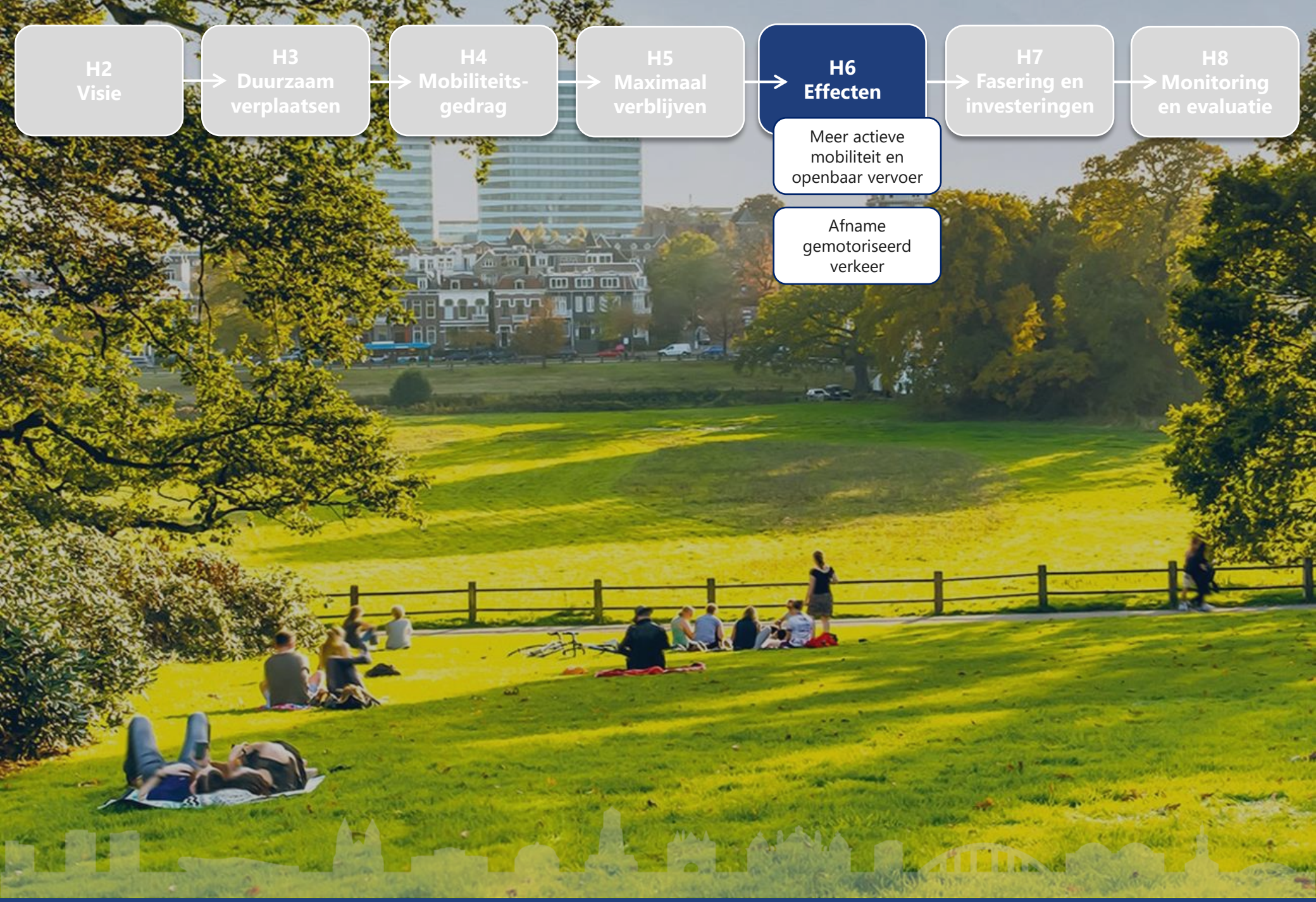
Parkeerregulering zal ook invloed hebben op werklocaties die in gereguleerd gebied liggen. Ook op de werklocaties zal parkeerregulering leiden tot minder parkeeroverlast (of overlast van elders voorkomen). Bedrijven zullen hun parkeeropgave op eigen (of een gezamenlijk) terrein moeten oplossen. Dit leidt ook tot meer leefbare en veiligere bedrijventerreinen. Als er parkeerproblemen zijn op bedrijventerreinen kan een deel ook worden opgelost door een koppeling te maken met de (stadsrand)hubs. Indien mogelijk gebruiken we parkeerplaatsen dubbel voor bewoners en werknemers (zoals we in de Spoorzone gaan doen).

We scherpen de regels voor het parkeren van grote voertuigen (die nu op veel bedrijventerreinen nog op de openbare weg mogen staan) aan. Hiermee voorkomen we oneerlijke concurrentie van bedrijven die hun wagenpark op de openbare weg parkeren.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de netwerkingrepen en het parkeren gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Opstellen en uitwerken parkeerbeleid
- Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum
- Parkeerverwijssysteem
- Kronenburgsingel, herinchting wegvak
- Velperweg, reconstructie wegvak
- Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)
- Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden
- Centrumring, herinrichting korte termijn
- Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Meer actieve mobiliteit en openbaar vervoer
Afname gemotoriseerd verkeer

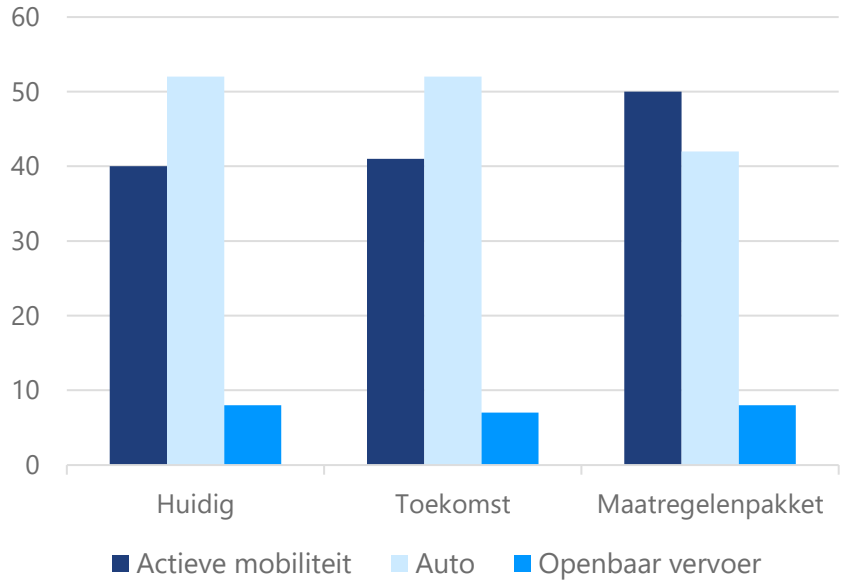
6. Effecten van de maatregelen

Het maatregelenpakket zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken is doorgerekend. De doorrekening brengt de effecten van het maatregelenpakket op de verkeerssituatie in Arnhem in beeld. Zo is getoetst of het maatregelenpakket voldoet aan de ambitie van dit mobiliteitsplan en invulling geeft aan de beschreven opgaves en kansen. In het bijlage rapport is een nadere beschouwing van de effectenanalyse opgenomen.

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

Doordat het maatregelenpakket alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maakt daalt het gebruik van de auto. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien. Voor heel Arnhem is de verschuiving naar actieve mobiliteit (fietsen en lopen) van 40% naar 50% van het aantal verplaatsingen een grote sprong. Het aandeel actieve mobiliteit groeit hiermee met 25%. Het gebruik van de auto daalt van 50% naar 40%. Voor het openbaar vervoer lijkt de verschuiving klein, van 6% naar 7%. Echter deze toename van 1% betekent 15% meer reizigers in het openbaar vervoer. Het zijn vooral de korte ritten waarbij de vervoerswijze verschuift van auto naar fietsen en lopen.

Deze verschuivingen kunnen alleen plaatsvinden als het in Arnhem aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen, te lopen, en het openbaar vervoer te gebruiken. Het maatregelenpakket in dit mobiliteitsplan zorgt daarvoor. Zo is de bereikbaarheid van de stad te waarborgen en hebben we schonere lucht en minder verkeersoverlast. Hiermee ontstaat er voor alle Arnhemmers een veilige en gezonde leefomgeving.



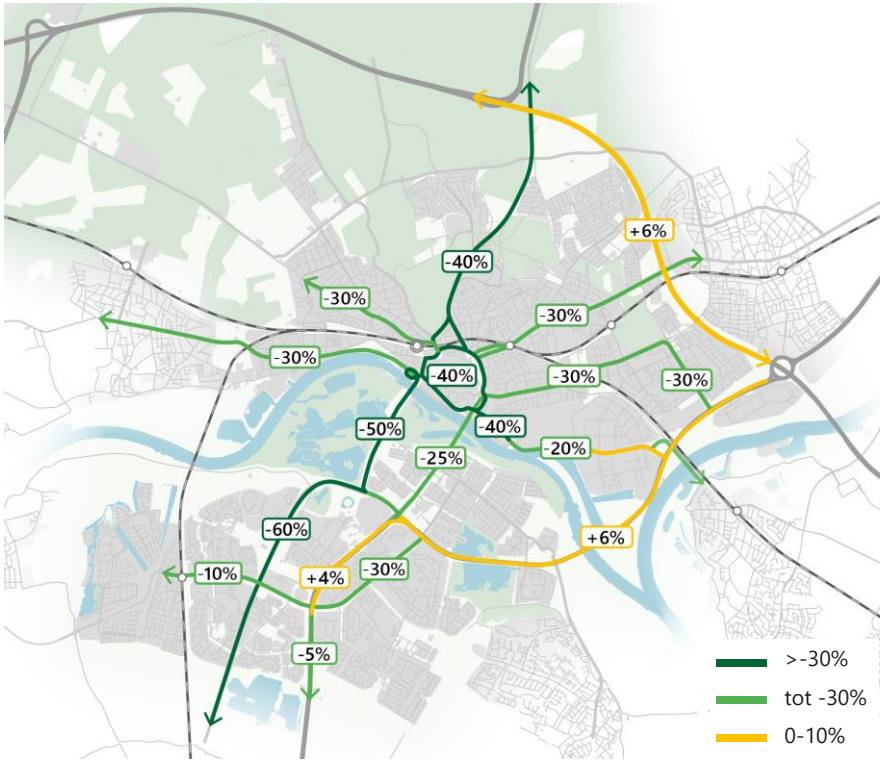
Verschuiving in vervoerswijzekeuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

De effecten van het maatregelenpakket op het gebruik van de wegen in Arnhem is in de figuur hiernaast te zien. In het figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken met de (berekende) toekomstige situatie als we geen maatregelen nemen. Alle toe en afnames is dit figuur zijn dus een effect van de DMP maatregelen. Wat opvalt is dat er op nagenoeg alle wegen binnen Arnhem een forse afname van gemotoriseerd verkeer is door het maatregelenpakket. Het wordt minder aantrekkelijk om met de auto door Arnhem te rijden. De grootste afname is bij de korte ritten; deze worden door de maatregelen minder met de auto gemaakt.

De regionale hoofdstructuren, de A12 en de Pleijroute, worden wel iets drukker ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen. Dit komt omdat het aantrekkelijker wordt om om de stad te rijden in plaats van door de stad. Echter, het is niet zo dat al het verkeer dat in de huidige situatie door Arnhem rijdt zich verplaatst naar de buitenring.

De grote verkeersafnames op de wegen in Arnhem verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (afname van barrièrewerking, geluidshinder en luchtverontreiniging) langs deze wegen. Over de toename op de A12 en de Pleijroute gaan we in gesprek met de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket t.o.v. de toekomst zonder maatregelenpakket (beide met doortrekking A15)

Ten opzichte van de huidige situatie in Arnhem zal er met het maatregelenpakket in de toekomst ook minder autoverkeer door de stad rijden (zie figuur hiernaast). In dit figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken huidige situatie. Het figuur laat dus zien hoeveel het verkeer toe of afneemt in de toekomstige situatie met DMP maatregelen ten opzichte van de huidige situatie. De effecten zijn bijna vergelijkbaar ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen.

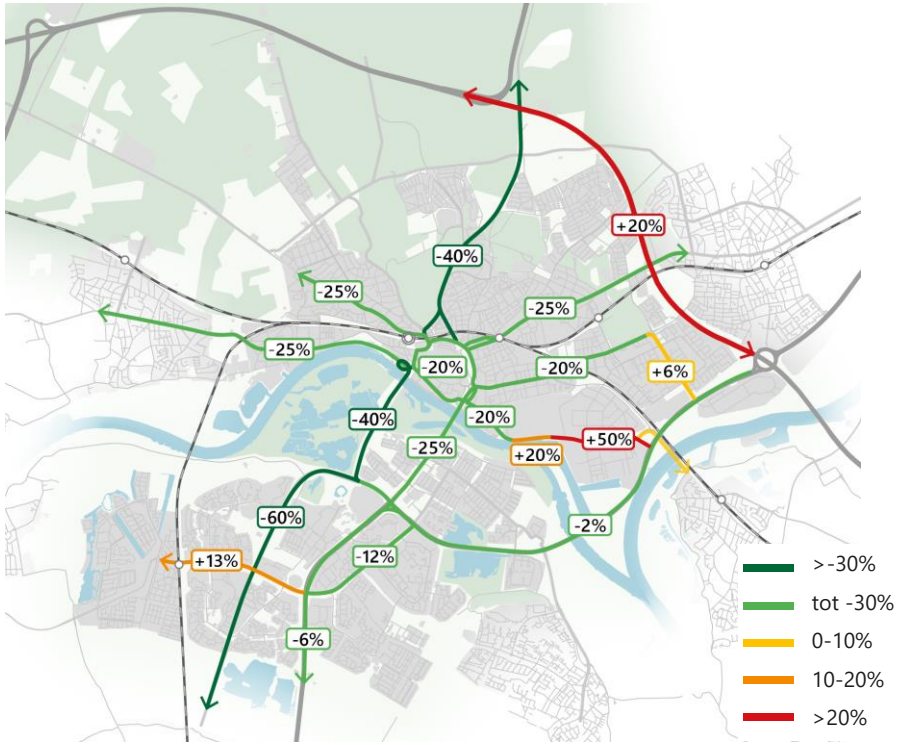
Er zijn een paar uitzonderingen vergeleken met de afbeelding op de vorige pagina. Zo is in Arnhem er een toename van verkeer te zien op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel, de Westervoortsedijk en Lange Water.

Op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel gaat het om circa 1.500 motorvoertuigen extra per etmaal, en op de Westervoortsedijk om circa 4.000 motorvoertuigen extra per etmaal. De toenames op deze wegen ten opzichte van de huidige situatie hebben te maken met de woningbouwlocaties in Arnhem. Door de gebouwde woningen zullen er ook meer verplaatsingen plaatsvinden.

De toename van gemotoriseerd verkeer op Lange Water heeft, naast de woningbouw, ook te maken met de mogelijkheid voor het realiseren van selectieve toegang op een aantal wegen in Presikhaaf. Dit kan betekenen dat doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is, en het daardoor drukker wordt op de hoofdwegen. Afhankelijk van de genomen maatregelen kan het zijn dat de hoeveelheid verkeer op deze weg toeneemt.

Deze wegen met toenames hebben twee rijstroken per richting en kunnen daardoor veel verkeer verwerken. Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van Arnhem afneemt door de toenames op deze wegen, gaan we het aantal rijstroken op deze wegen niet aanpassen naar één rijstrook per richting. Daardoor hebben deze wegen voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteit goed te verwerken.

Op het oostelijke deel van de Westervoortsedijk met de grootste toename (50%) wordt de verkeersintensiteit 10.000-20.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige twee rijstroken per richting hebben voldoende capaciteit om deze intensiteit te verwerken. Op het deel met een toename van 20% wordt de intensiteit 5.000-10.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige enkele rijstrook per richting heeft hiervoor voldoende capaciteit. Hoe de kruispunten, en dan met name nabij de Pleijroute, functioneren gaan we nader onderzoeken.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket (met doortrekking A15) t.o.v. de huidig situatie

AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

Het totale aantal voertuigkilometers (het totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem) neemt door het maatregelenpakket af ten opzichte van de huidige situatie. De huidige situatie is 100%, zonder maatregelen is het in de toekomst 120% en met het maatregelenpakket is dit 70% op de centrumring, en 90% in heel Arnhem. Dit betekent dat totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem daalt.

VERBETERING VERKEERSVEILIGHEID

Door de daling van het aantal voertuigkilometers neemt het risico op ongevallen af. De grootste daling vindt plaats op de huidige 50 km/u wegen. Zeker als dit wegen betreft waar in de huidige situatie fietsers en gemotoriseerd verkeer niet gescheiden zijn, heeft deze verschuiving een positief effect op de verkeersveiligheid.

BETERE LUCHTKWALITEIT EN MINDER GELUID

De daling van het aantal voertuigkilometers heeft ook tot gevolg dat het totale verkeer in de stad minder geluid en minder schadelijke stoffen (zoals NOx) produceert. Daarnaast dragen allerlei andere maatregelen zoals de lagere snelheden, het verminderen van het aantal rijstroken, de zero-emissiezone en laadvoorzieningen ook zowel direct als indirect bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

DALING CO_2-UITSTOOT

In de toekomst daalt de CO_2-uitstoot van het verkeer in Arnhem met circa 35% ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten (zoals elektrische auto's). Door het maatregelenpakket neemt de uitstoot binnen de bebouwde kom nog extra af. Dit heeft een positief effect voor de leefbaarheid en gezondheid.

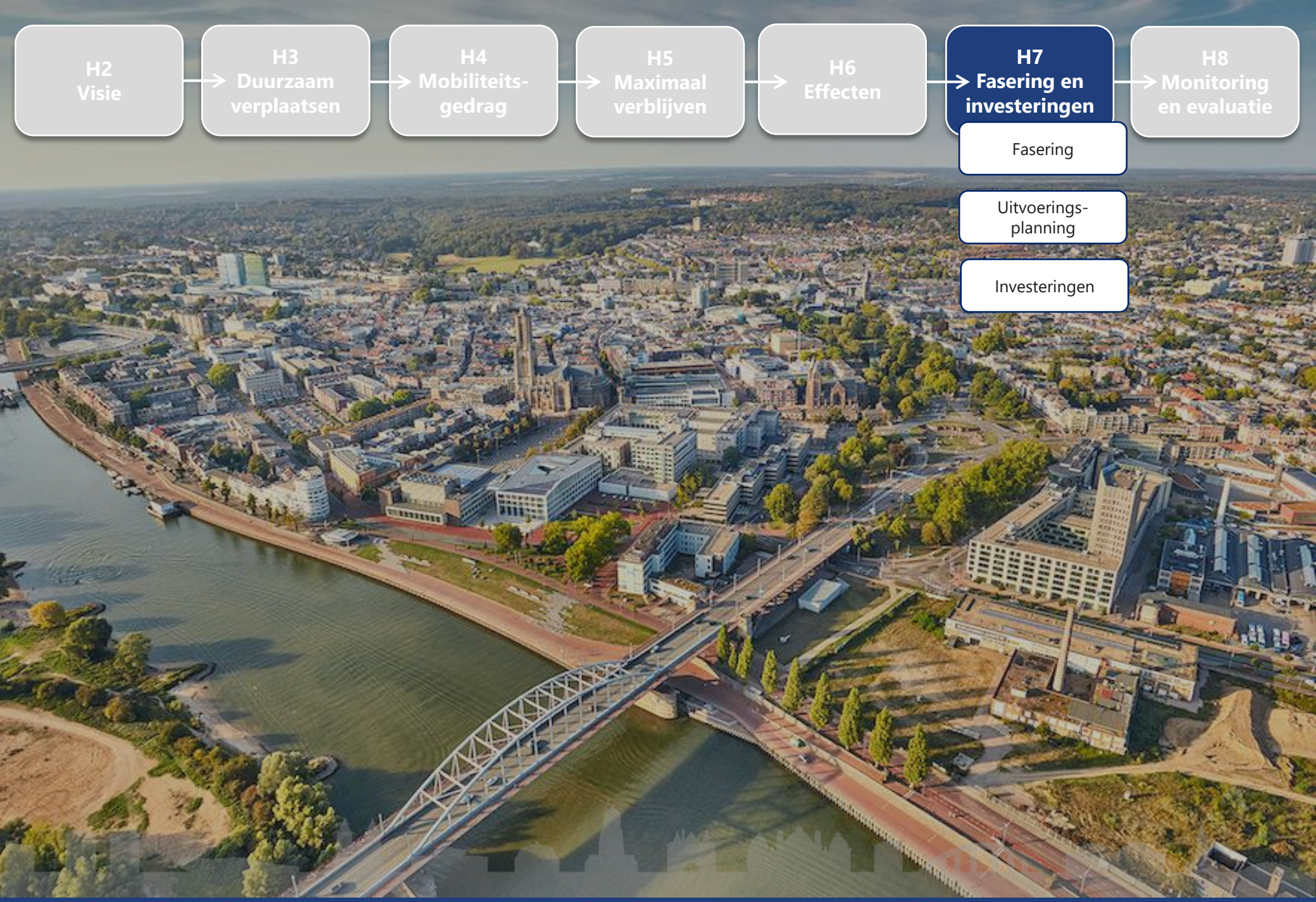
AFNAME DOORGAAND VERKEER DOOR ARNHEM

Door het maatregelenpakket neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer door Arnhem af. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. Op de Sonsbeekweg bijvoorbeeld is in de huidige situatie is bijna 30% van het verkeer doorgaand verkeer. Door de realisatie van het maatregelenpakket daalt dit naar zo'n 20%. Op de andere wegen is een vergelijkbare daling te zien. Het doorgaand verkeer gaat door het maatregelenpakket minder dóór Arnhem heen, en meer óm Arnhem heen rijden.

MINDER VERTRAGING VOOR DE AUTO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt in een toekomst zonder maatregelen tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem met meer vertraging tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de economie. De vertragingsfactor geeft inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzicht van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is en dus ook een beeld van de economische impact.

Het maatregelenpakket leidt tot een daling van de vertraging. Op een aantal routes is zelfs minder vertraging dan in de huidige situatie. Deze resultaten laten zien dat het mogelijk blijft om in Arnhem zonder al te veel vertraging met de auto te reizen. Dit ondanks de maatregelen die de reistijd binnen Arnhem vergroten, waardoor het doorgaand verkeer om Arnhem gaat rijden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de stad afneemt.


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Fasering
Uitvoerings-planning
Investeringen

7. Fasering en investeringen

Sommige maatregelen in dit mobiliteitsplan kunnen al direct uitgevoerd worden, terwijl andere projecten een langere voorbereiding vergen. Ook kunnen niet alle maatregelen tegelijkertijd uitgevoerd worden en zijn een aantal maatregelen afhankelijk van elkaar. Daarom is er een overzicht gemaakt van alle projecten voor de komende jaren. Hier is een inschatting van de kosten aan toegevoegd, en een verwachte fasering. Met dit overzicht is inzichtelijk gemaakt wat de stappen voor de komende jaren gaan zijn. De verwachte doorlooptijd van het DMP is 20 jaar.

7.1 Maatregelenlijst

In dit hoofdstuk zijn alle maatregelen in een overzicht weergegeven. Afhankelijke van de complexiteit, eventuele voorbereidingen die al eerder zijn gedaan en de termijn waarop de maatregel noodzakelijk is, is bepaald op welke termijn de maatregel kan worden gerealiseerd. Voor de korte termijn kent de lijst meer detail dan voor de langere termijn en op de langere termijn is er ook meer onzekerheid over de projecten. De wereld blijft veranderen en daardoor zullen er wellicht ook extra projecten bijkomen, terwijl andere projecten niet meer nodig zijn.

Met projecten op het gebied van gedrag kunnen we meteen beginnen en continue doorgaan. Op deze manier kunnen we direct aan de slag met de doelstellingen van het DMP en wordt duidelijk dat we toewerken naar een andere manier van mobiliteit.

Tegelijkertijd werken we aan de voorbereiding van infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen kosten meer tijd en de effecten van de maatregelen zullen pas over een aantal jaar goed zichtbaar worden. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering. Daarom kunnen projecten niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd en zijn ze in tijd uitgezet.

De projecten zijn daarom geprioriteerd en er is aangegeven op welke termijn de projecten kunnen worden uitgevoerd. Wel zijn er een aantal aspecten die van invloed op de fasering zijn en daarom gaan we nog integraal programmeren. Het gaat daarbij om:

- Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker
- Samenhang met onderhoud
- Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen
- Verkeershinder (en effect bereikbaarheid)

WAARBORGEN BEREIKBAARHEID VOOR GEBRUIKER

We faseren de projecten zodanig dat de bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.

SAMENHANG MET ONDERHOUD

Uitgangspunt voor de uitvoering is om de projecten zoveel mogelijk te combineren met groot onderhoud. Dit kent twee voordelen:

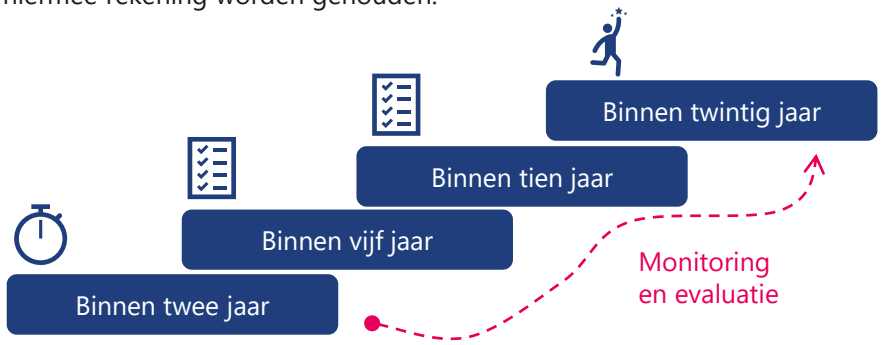
1. Er worden kosten bespaard;
2. De (schaarse) mensen en middelen die nodig zijn om projecten voor te bereiden en uit te voeren worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

SAMENHANG MET RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Diverse maatregelen gaan pas spelen en worden voornamelijk relevant wanneer wordt begonnen met de realisatie van een ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld woningbouw. Dit betekent dat het moment van uitvoering grotendeels wordt bepaald door het moment van de ruimtelijke ontwikkeling. Uitgangspunt is wel om onze maatregelen gereed te hebben voordat de ontwikkeling wordt opgeleverd, zodat bewoners direct vanaf dag één duurzame keuzes kunnen maken.

VERKEERSHINDER (EN BEREIKBAARHEID)

Naast de samenhang met onderhoud en ruimtelijke projecten, wordt het realisatiemoment van infrastructurele projecten ook beïnvloed door de onderlinge afstemming. De verschillende infrastructurele projecten kunnen niet allemaal gelijktijdig worden uitgevoerd, omdat er dan geen omleidingsroutes meer beschikbaar zijn met als gevolg dat Arnhem onbereikbaar wordt. In de uiteindelijke fasering van de projecten moet hiermee rekening worden gehouden.



7.2 Uitvoeringsplanning

De combinatie van de hiervoor genoemde aspecten leidt tot een projectenlijst waarin alle projecten zijn beschreven die we de komende 20 jaar gaan uitvoeren om de stad duurzaam bereikbaar te maken. Uitgezet in de tijd ziet de uitvoeringsplanning er globaal als volgt uit.

BINNEN TWEE JAAR

In de eerste 2 jaar realiseren wij vooral projecten die reeds in voorbereiding zijn vanuit het bestaande beleid. Vanwege de benodigde voorbereidingstijd kunnen we in deze periode immers alleen projecten uitvoeren die nu al worden voorbereid. Dit betreft dan voornamelijk de aanleg van **hoogwaardige en stedelijk fietsroutes** zoals de Johan de Wittlaan (laatste deel van de hoogwaardige fietsroute Arnhem – De Liemers) en **openbaar vervoer** projecten zoals op de Westervoortsedijk.

Ook kunnen we dan al een eerste slag slaan met het **herstructureren van wegen,** zodat op die wegen meer ruimte komt voor lopen, fietsen, het openbaar vervoer of groen. De projecten die we in dat kader op de korte termijn gaan doen zijn vooral gekoppeld aan het beheer en onderhoud dat op korte termijn gaat plaatsvinden, of de wensen om de stad op korte termijn te vergroenen. Voorbeelden van deze projecten zijn De Dalweg en de Amsterdamseweg.

Belangrijkste project hierbij is de centrumring. Deze vormt momenteel een grote barrière en leidt tot veel verkeershinder. We willen daarom binnen 2 jaar tot een herinrichting van de centrumring komen. Het gaat dan om de korte termijn aanpak om de grootste knelpunten aan te pakken. We verwachten in een latere fase nog een keer een grotere aanpak van de centrumring te kunnen doen.

We starten ook direct met het verbeteren van de reeds bestaande **loop- en fietsinfrastructuur**. Hier is namelijk geen uitgebreide voorbereidingstijd voor nodig. Het gaat daarbij om verbeteren van de verharding (zoals fietspaden die nu nog in klinkers zijn uitgevoerd uitvoeren in asfalt), maar ook om een betere afstelling van verkeerslichten voor actieve mobiliteit. Hiermee wordt het sneller en comfortabeler fietsen en lopen.

Naast de technische kant gaat er nog veel meer gebeuren waarvan op korte termijn positieve effecten te zien zijn. We gaan direct het **fietsparkeren** verbeteren door de openingstijden van de fietsenstallingen te verruimen en de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren. We gaan ook direct meer en gestructureerder aan de slag met **gedragsbeïnvloeding**, om mensen echt te helpen in hun stap naar meer duurzamere mobiliteit.

Na vaststelling van het **parkeerbeleid** starten we ook direct met het invoeren van parkeerregulering. We zullen dan beginnen in de gebieden rondom ons centrum, omdat daar de overlast het grootst is. Het zal in deze eerste twee jaar nog maar om een zeer beperkt gebied gaan, die zich beperkt tot de schil rondom het centrum: Klarendal zuid, Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade en daarnaast een gebied rond ziekenhuis Rijnstate.

Ook zal binnen twee jaar (1 juni 2026) de **zero-emissie stadslogistiek** zone zijn ingevoerd, waardoor de binnenstad alleen nog toegankelijk is voor schone bestelbussen en vrachtwagens. Met deze maatregelen zal de hoeveelheid vervuilend verkeer richting de binnenstad afnemen. Tot slot zorgen we er ook voor dat op korte termijn een breed pakket aan **deelvervoer** (fiets, bakfiets, brommer en auto) beschikbaar is. Het deelvervoer kan daarmee op korte termijn al een aanvulling op ons mobiliteitssysteem zijn en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We bieden hiermee mensen ook direct een alternatief.

Globale uitvoeringsplanning

	Binnen twee jaar	Binnen vijf jaar	Binnen tien jaar	Binnen twintig jaar
Voetganger	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten	Uitvoeren voetganger-beleidsplan	Uitvoeren voetganger-beleidsplan Verbeteren netwerk	Veilig en aaneengesloten voetgangersnetwerk
Fiets	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten Fietsparkeren	Nieuwe bruggen en tunnels Fietsparkeren	Kwaliteitsimpuls / ontbrekende schakels Fietsparkeren	Hoogwaardige en stedelijke fietsroutes Veilig / gemakkelijk fietsparkeren
Openbaar vervoer	Inzet op betrouwbaar OV	Aanleg bus-infrastructuur	Aanleg bus-infrastructuur (nieuwe remise) Verbeteren OV-knopen	Betrouwbaar OV Snelle overstap op OV-knopen
Logistiek en HUBS	Vergroten aanbod deelmobiliteit Zero-emissie logistiek	Ontwikkeling stadsrandhubs Vergroten aanbod deelmobiliteit	realisatie stadsrandhubs	Ontwikkeling alle typen hubs en deelmobiliteit Schone logistiek
Netwerk	Verlaging snelheid Minder asfalt Parkeerregulering Fase I	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase II	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase III	Snelheidsverlaging Uitbreiding parkeerregulering waar nodig

BINNEN VIJF JAAR

Groot deel van de werkzaamheden die we in de eerste twee jaar hebben opgestart lopen ook tot deze periode door. Het gaat dan om zaken als: verbeteren bestaande fiets- en voetganger infrastructuur, doorzetten van projecten rondom gedragsbeïnvloeding en het verder uitrollen van de parkeerregulering. In deze periode zal parkeerregulering voornamelijk worden ingevoerd op plekken waar grootschalige woningbouw gaat plaatsvinden. We willen de bewoners rondom die gebieden beschermen tegen parkeeroverlast van de bewoners van deze nieuwe ontwikkelingen.

Bovenop de hiervoor genoemde zaken gaan in deze periode de volgende zaken doen:

- We blijven ons openbaar vervoer en fietsnetwerk verbeteren. Dat doen we met de aanleg van meer **hoogwaardige en stedelijke fietsroutes** zoals de snelfietsroute Arnhem – Huissen en de aanleg van een busbaan langs de Batavierenweg. Ook maken of verbeteren wij nieuwe fietsbruggen en -tunnels om ontbrekende schakels toe te voegen en daarmee een kwaliteitsimpuls aan dit netwerk te geven.
- We geven een **kwaliteitsimpuls aan de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad** door het Willemsplein opnieuw in te richten. Dat leidt tot een betere doorstroming van het openbaar vervoer en meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Andere impulsen die we geven aan de duurzame bereikbaarheid van de stad zijn de aanleg van de fietsenstalling Bartok en de herinrichting van de centrumring.
- Onderdeel van de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad is ook de **ontwikkeling van stadsrandhubs**. In deze periode steken we veel tijd aan de ontwikkeling van de stadsrandhubs, zodat we in de periodes hierna daar de vruchten van kunnen plukken.
- We blijven doorgaan met het **herstructureren van wegen**. Koppeling met groot onderhoud blijft daarbij belangrijk, maar de koppeling met de ontwikkeling van gebieden zoals Nijmeegseweg, Presikhaaf, Rijnpark en Kronenburg zal leidend zijn in deze periode.
- Tot slot breiden we ons netwerk van **mobiliteitshubs** uit en zorgen we ervoor dat er meer **deelvervoer** beschikbaar is.

PERIODE NA 5 JAAR

Ook in deze periodes blijft het belangrijk dat zaken gelijk op blijven lopen. Aan de ene kant blijven we de alternatieven verbeteren:

- **Openbaar vervoer infrastructuur**. We bouwen een nieuwe remise. Verbeteren de OV knooppunten rondom het centrum die we nog niet hadden aangepakt (Velperplein, Airborneplein)
- **Fietsinfrastructuur**. We maken het gewenste netwerk van stedelijke en hoogwaardige fietsroutes af, bouwen nog een extra fietsenstalling in het centrum. Ook vervolmaken we ons fietsnetwerk met een nieuwe fietsbrug en aan de westkant als de oostkant van Arnhem. Hierdoor beschikken we ook over de Nederrijn over uitstekende (regionale) fietsverbindingen.
- **(Stadsrand)hubs**. We zorgen er in deze periode zo snel mogelijk voor dat we in alle windrichtingen stadsrandhubs hebben, zodat er vanuit alle richtingen een goed alternatief is om je auto aan de rand van de stad te parkeren. Ook breiden we ons netwerk van overige hubs uit om tot een dekkend netwerk van op- en overstappunten te komen.
- Betere **fietsparkeervoorzieningen**

En aan de andere kant blijven we maatregelen nemen die de claim van de auto(infrastructuur) op de openbare ruimte beperken:

- **Verlaging snelheden**. We blijven dit samen laten oplopen met beheer en onderhoud.
- **Uitbreiding gebied parkeerregulering**. In deze periode voeren we parkeerregulering in de gebieden waar minder noodzaak was om dit op de relatief korte termijn te doen.

7.3 Investeringen

Om een beeld te krijgen van de omvang van de kosten is voor elke maatregel een grove schatting gemaakt van de benodigde investeringskosten, met daarbij ook de VAT-kosten. De kosten zijn geschat op basis van de omvang en de soort maatregel.

In de maatregelenlijst is de kans op cofinanciering niet opgenomen. Een deel van de projecten komt in aanmerking voor subsidies vanuit het Rijk of de provincie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, fiets en openbaar vervoervoorzieningen en hubs lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.

Ook is er bij de kosteninschatting geen rekening gehouden met dubbelloop met onderhoudswerkzaamheden. Projecten combineren met onderhoudswerkzaamheden leidt niet tot lagere kosten voor het project, maar zorgt er wel voor dat het project deels betaald kan worden met geld dat wordt gereserveerd voor groot onderhoud. Bijvoorbeeld wanneer de inrichting van een weg wordt veranderd (bijvoorbeeld van 50 km/u naar 30 km/u) zal de weg opnieuw moeten worden geasfalteerd. Dat asfalteren (en andere dubbele werkzaamheden) kan dan worden betaald vanuit beheer en onderhoud budgetten. Hiervoor is goede fasering van werkzaamheden wel voorwaardelijk.

OVERZICHT INVESTERINGEN

Investeringen totaal	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	< 20 jaar	Totaal
Actieve mobiliteit	4.555.000	28.770.000	96.030.000	67.590.000	**196.945.000**
Openbaar vervoer	12.960.000	25.500.000	28.100.000	5.760.000	**72.320.000**
Hubs en logistiek	1.700.000	8.640.000	42.420.000	32.400.000	85.160.000
Netwerk	28.739.000	10.292.000	25.129.000	131.520.000	**195.680.000**
Totaal	**47.954.000**	**73.202.000**	**191.679.000**	**237.270.000**	**550.105.000**

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)	€ 1.200.000
Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf	€ 1.900.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel	€ 540.000
Fietsstraat Hommelseweg	€ 615.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Musis fietsenstalling, kwaliteitsverbetering	€ 240.000
Realiseren bromfietsstallingen	€ 60.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook	€ 9.720.000
IJssellaan 2, aanleg busstroken en fietspaden,	€ 1.800.000
IJssellaan 3, reconstructie wegvak en keerlus	€ 1.440.000

MAATREGELEN LOGISTIEK EN HUBS	Investering
Instellen Zero-Emissie Zone	€ 1.700.000
Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum	

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Uitwerken verkeersnetwerken en netwerkmanagement (multimodaal)	€ 200.000
Kronenburgsingel, herinchting wegvak	€ 10.000.000
Amsterdamsweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Velperweg, reconstructie wegvak (alle modaliteiten)	€ 1.800.000
Frieslandsingel, reconstructie wegvak	€ 350.000
Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)	€ 1.600.000
Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden	€ 2.200.000
Koppelstraat, herinrichting wegvak	€ 500.000
Dalweg, herinrichting wegvak	€ 2.063.000
Rijksweg-west, herinrichting wegvak	€ 620.000
Marga Klompelaan, herinchting busstroken	€ 750.000
Centrumring herinrichting korte termijn	€ 6.000.000
Utrechtseweg, aanleg middenberm	€ 1.200.000
Amsterdamseweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Keerlus Hollandweg, opheffen wegvak en vergroenen	€ 1.156.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Nationale en regionale campagnes uitvoeren in Arnhem (jaarlijks)	
Maatwerkacties verkeersveiligheid (jaarlijks)	
Aanpak schoolomgevingen (jaarlijks)	
Ontwikkelen bewonersaanpak in samenhang met regionale aanpak (jaarlijks)	
Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem (jaarlijks)	
Campusaanpak Arnhem	
Gebiedsgerichte werkgeversaanpak in samenhang met regionale aanpak	
Actieve en duurzame mobiliteit stimuleren in welkomspakket nieuwe bewoners	
Campagne ‘Actief naar School’	
Campagnes gericht op ‘van de bank af’	
Aanpak verkeersveiligheid in een wijkgerichte aanpak	
Campagne voor nieuwe DMP	
Promoten ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen	
Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal “Fietsen voor iedereen”	
Onderzoeken trajectcontrole op de singels (burgerinitiatief)	

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN VOETGANGER	Investering
Investeringen verbreden en toegankelijk maken voetpaden	€ 1.200.000
Investeringen ontbrekende schakels in voetgangersnetwerk	€ 1.200.000

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan	€ 5.400.000
Rijnbrug Spoorzone Arnhem oost, voetganger en fietser, aanlanding noordzijde	€ 600.000
Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)	€ 7.200.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Presikhaaf III - Velp Zuid (onderdeel spoorzone Arnhem Oost)	€ 1.800.000
SFR Arnhem-Huissen via John Frostbrug (koppeling Spoorzone Arnhem Oost)	€ 6.360.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Fietspad parallel aan Maaslaan	€ 270.000
Wijkverdeelroute Presikhaaf III	€ 900.000
Eldenseweg-Stadsblokken, aanleg fietsoversteek	€ 100.000
Eemslaan, aanleg fietsstraat	€ 240.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Verbeterplan opstellen fietsenstalling Arnhem Centraal	€ 1.200.000
Bartok Park, realiseren fietsenstalling (onderdeel woningbouwproject)	€ 2.400.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Batavierenweg-Eldenseweg, optimalisatie kruising	€ 500.000
Batavierenweg, aanleg busstroken	€ 3.000.000
Willemsplein, reconstructie autoluw maken mobiliteitshub	€ 22.000.000

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
OV hub station Presikhaaf	€ 6.000.000
Parkeerverwijssysteem	€ 1.440.000
Parkeergarage Musis, reconstructie parkeergarage fase 2	€ 1.200.000
Station Zuid korte termijn	€ 2.000.000

	MAATREGELEN NETWERK	Investering
John Frostbrug: herverdeling verkeersruimte		€ 192.000
Zeegsingel, reconstructie wegvak, fietspaden en voetgangerszone, bijdrage		€ 720.000
Lange Wal, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 1.440.000
Bethaniënstraat, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 3.120.000
Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken		€ 4.320.000
Gele Rijdersplein, herinrichting plein		PM
Marasingel, herinrichting wegvak, GOW 30		€ 500.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Campagne nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen	
Regeling uitwerken toegang/parkeren GPP.	
Veilige schoolomgevingen	
Opzetten Fietsstimuleringsprogramma	
Minder parkeervergunningen per woning/huishouden	
Minder parkeerplaatsen bij scholen, niet voor personeel, maar ook niet voor Kiss&Ride	

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet	€ 7.920.000
Spooronderdoorgang Vosdijk (SFR Om de Noord) (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 2.400.000
Spooronderdoorgang Beeldhouwerstraat - Lekstraat (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 5.400.000
Tunnel route Huissen-Arnhem	€ 6.000.000
Fiets- en voetgangerbrug Arnhem Oost	€ 36.000.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
VeluweWaalpad West (Schuytgraaf) en Oost (De Laar)	€ 8.400.000
SFR Om de Noord	€ 8.400.000
SFR RijnWaalpad-Velp	€ 12.000.000
Rijnkade, aanleg fietsroute Blauwe Golven - Rijnpark	€ 2.160.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Driepoortenweg – P. Calandweg	€ 1.800.000
Rijnpark, centrale fietsas (onderdeel Spoorzone Arnhem Oost)	€ 2.250.000
Rijnpark, aanleg fietsroute noord-zuid	€ 900.000

FIETSPARKEREN	Investering
Stadsoase, realiseren fietsenstalling	€ 2.400.000

OPENBAAR VERVOER	Investering
Apeldoornseweg, aanleg busbaan	€ 6.500.000
Aanpassingen Airborneplein	€ 6.000.000
Nieuwbouw remise	€ 12.000.000
Aanpassingen Velperplein	€ 3.600.000

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Gelredome	€ 16.500.000
Rozet, vervangende nieuwbouw parkeergarage	PM
Stadsrandhub IPKW	€ 10.800.000
Stadsrandhub station Arnhem - Zuid, reconstructie mobiliteithub	€ 12.000.000
26 Wijkhubs	€ 3.120.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Cattepoelseweg, reconstructie wegvak en fietsoversteek	€ 1.000.000
Elderhofseweg, herinchting wegvak	€ 600.000
Thomas a Kempislaan, herinchting wegvak en fietspaden	€ 2.160.000
Gelderse Rooslaan, herinchting wegvak	€ 1.920.000
Middachtensingel, herinrichting wegvak	€ 3.000.000
Op 17 locaties (onderzoeken) selectieve doorgang	€ 1.700.000
Op 9 locatis (onderzoeken) doseerpunten	€ 450.000
Huissensestraat (ir Molsweg-Groene Weide), aanleg rijbaanscheiding	€ 300.000
Bronbeeklaan, herinrichting wegvak	€ 1.000.000
Herinrichting Doctor C. Lelyweg (onderdeel Rijnpark)	€ 2.400.000
Route Huissen-Frostbrug, afwaarderen	€ 5.280.000
Volledige aansluiting Elden-West in combinatie met herinrichting Batavierenweg naar 2x1 rijstrook met busbaan.	€ 1.200.000
Verwijderen parkeerplaats Boterdijk	€ 268.800
Westervoortsedijk,. aanpassing weginfrastructuur oostelijk deel inclusief aansluiting op Pleyroute	€ 6.000.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Uitrol parkeerregulering	€ 1.000.000

MAATREGELEN GEDRAG	Investering
Netwerk van busbanen en selectieve doorgangen voor bus, hulpdiensten en taxi's met vergunning moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitsstandaard	

BINNEN 20 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Rijnbrug, aanleg voetganger- en fietsbrug Arnhem West-Renkum, SFR VeluweWaalpad	€ 36.000.000
Spooronderdoorgang Driepoortenweg	€ 5.400.000

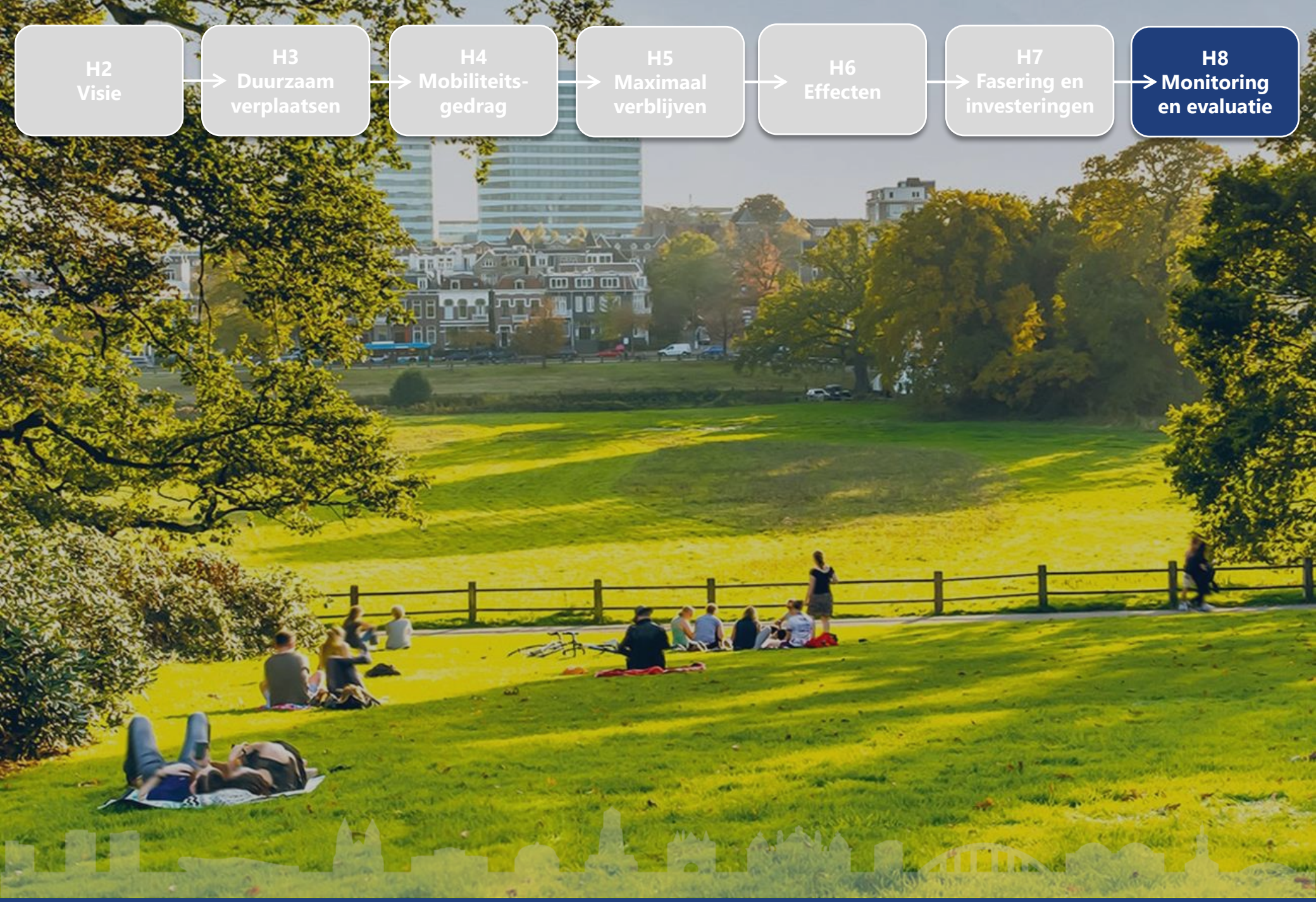
MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Van Oldenbarneveldtstraat / Kastanjelaan	€ 1.560.000
SFR Arnhem Centrum - Huissen: Huissensedijk - Pleyweg	€ 7.200.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Stedelijke fietsroute Park Presikhaaf	€ 630.000
Klinkerverharding op fietspaden vervangen door asfalt	€ 16.800.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
HOV door Rijnpark	€ 5.760.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Arnhem-West (zoeklocatie)	€ 10.800.000
Stadsrandhub Waterberg	€ 14.400.000
OV hub winkelcentrum Presikhaaf	€ 7.200.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Alle nog niet apart opgenomen hoofdwegen GOW type II naar 30km/u	€ 119.520.000
Johan de Wittlaan West + IJssellaan, herinrichting wegvak	€ 6.000.000
Centrumring, herinrichting wegvak lange termijn	€ 6.000.000


H2
Visie
H3
Duurzaam
verplaatsen
H4
Mobiliteits-
gedrag
H5
Maximaal
verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en
investeringen
H8
Monitoring
en evaluatie

8. Monitoring en evaluatie

Het DMP is een omvangrijk plan met een verwachte looptijd van circa 20 jaar. Om grip te houden op de effecten en ambities is monitoring en evaluatie van groot belang. Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken, en zorgt ervoor dat de doelen en ambities behaald kunnen worden. Indien nodig kunnen beleid en/of maatregelen bijgestuurd worden. Niet alleen de maatregelen in het DMP hebben een lange looptijd. De meeste effecten kunnen ook pas na een aantal jaren gemeten worden. Het monitoren van de ontwikkelingen van de doelstellingen kunnen hierbij helpen. Daarom gaan we een Monitoringsplan opstellen.

Monitoring betreft het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring wordt op gezette tijden data verzameld. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Middels evaluatie wordt een oordeel gevormd over het gevoerde en te voeren beleid, en dit maakt (tussentijds) bijsturen mogelijk.

Met het DMP willen we Arnhem verkeersveiliger maken, bereikbaar houden, de overlast van verkeer tegengaan en de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Deze doelen moeten voor monitoring meetbaar gemaakt worden, waarvoor de SMART methodiek gebruikt kan worden. Alle doelen worden hiervoor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden geformuleerd.

Indicatoren die regelmatig gemeten worden zijn bijvoorbeeld: Intensiteiten gemotoriseerd en fietsverkeer, emissies, stikstof, fijnstof, roet, overschrijdingslocaties verkeersgeluid, overschrijdingen snelheidslimiet, objectieve (bv. ongevallen) en subjectieve verkeersveiligheid en gebruik van het openbaar vervoer.

Er zijn een aantal indicatoren die jaarlijks bijgehouden kunnen worden, een aantal die eens in de paar jaar onderzocht kunnen worden en indicatoren die in 2040 vergeleken kunnen worden met de situatie op het moment van vaststellen van het DMP.

Met een Monitoringsplan houden we grip op de uitvoering en de effecten van het DMP en gaan we de raad jaarlijks infomeren over de voortgang op de doelen en ook concreet welke projecten er zijn gerealiseerd en wat we de komende jaren gaan doen.

GEMEENTE Arnhem

BIJLAGE RAPPORT
Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Een groene, gezonde en leefbare stad

CONCEPT



Titel	Bijlage Rapport
	Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
In opdracht van	Gemeente Arnhem
Datum publicatie	12 maart 2024 (013569)
Status	Concept

GEMEENTE Arnhem

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**

1.1 Uitgangspunten

2. Probleeminventarisatie **6**

2.1 Hoe staan we er nu voor op het gebied van mobiliteit?

2.2 Relatie met leefbaarheid en gezondheid

2.3 Trends en ontwikkelingen

2.4 Wat gebeurt er in 2040 als we geen maatregelen nemen?

2.5 Conclusie

3. Effectenanalyse **25**

1. Inleiding

Dit rapport is het bijlage rapport van het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem (DMP). Het is daarmee ondersteunend aan de keuzes die in het DMP worden beschreven. In dit rapport is een achtergrond te vinden over de inventarisatie die vooraf ging aan het opstellen van het DMP en de vastgestelde uitgangspunten die daarbij meegenomen zijn.

1.1 Uitgangspunten

In de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023 zijn uitgangspunten vastgesteld voor het Mobiliteitsplan. Dit zijn de volgende punten:

- In de verdeling van de schaarse ruimte op straat komt eerst de **voetganger**, dan de **fietser**, dan het **openbaar vervoer** en vervolgens pas de **auto**. Hierbij blijven we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto.
- Naast de **bereikbaarheid** van de stad zijn **schone lucht** en het **tegengaan van verkeersoverlast** de uitgangspunten.
- We kijken breder naar de **verkeersstructuur** voor de hele stad en specifiek naar het centrum en de singels.
- We maken plannen om het aantal auto's in de binnenstad terug te dringen en **doorgaand verkeer** en **distributie aanzienlijk te beperken**.
- We **verminderen** in de hele stad, waar mogelijk, het **aantal rijstroken**.
- We investeren in **nieuwe fietspaden** en verkennen in deze raadsperiode nader de mogelijkheden voor een **nieuwe fietsbrug** over de Nederrijn.
- Maximumsnelheden op wegen van 70 kilometer per uur worden teruggebracht naar 50 kilometer per uur. **In de bebouwde kom is 30 kilometer per uur het uitgangspunt**. Hierbij houden we rekening met de doorstroming en het belang daarvan wordt meegenomen bij de uitwerking van plannen voor onderhoud en herinrichting.
- We handhaven in ieder geval de **Milieuzone**, waar erg vervuilende motorvoertuigen worden geweerd, en onderzoeken of uitbreiding mogelijk en noodzakelijk is.
- **Openbaar vervoer knooppunten** zijn strategische plekken om veel **woningen** te bouwen. Om dit mogelijk te maken verlagen we de parkeernorm naar nul voor nieuwbouwprojecten in en rond de binnenstad of dichtbij een ov-knooppunt. Hierbij houden we uiteraard rekening met de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd.
- Er komen **lagere parkeernormen** voor de hele stad waarbij een zo laag mogelijke norm passend bij de aard van het project en de ligging wordt gehanteerd.
- We **verminderen** het aantal **straatparkeerplaatsen** in de binnenstad. Waar deze plekken vrij komen, willen we autoparkeerplaatsen vervangen door fietsparkeerplaatsen, ruimte om te spelen en extra groen.



- Aan de rand van de stad komt een **verwijssysteem** dat het aantal vrije parkeerplaatsen aangeeft.
- De **transferia** in zuid en noord worden aantrekkelijker gemaakt.
- Het openbaar vervoer in Arnhem moet worden verbeterd. **Goed openbaar vervoer** is in onze ogen noodzakelijk.
- We zien de voordelen van **'leefstraten'** waar de auto te gast is en gaan hiermee desgewenst samen met wijken aan de slag.

Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben met de ontwikkeling van het DMP:

- Een plan te ontwikkelen om het **gebruik van de fiets te stimuleren** in wijken met een lage fietsparticipatie, vooral onder vrouwen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke behoeften en omstandigheden van deze doelgroep.
- De mogelijkheden te verkennen om **maatschappelijke parkeervergunningen** voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers in te voeren, dit in het participatieproces te betrekken en mee te nemen in de nieuwe parkeernota.

2. Probleemanalyse

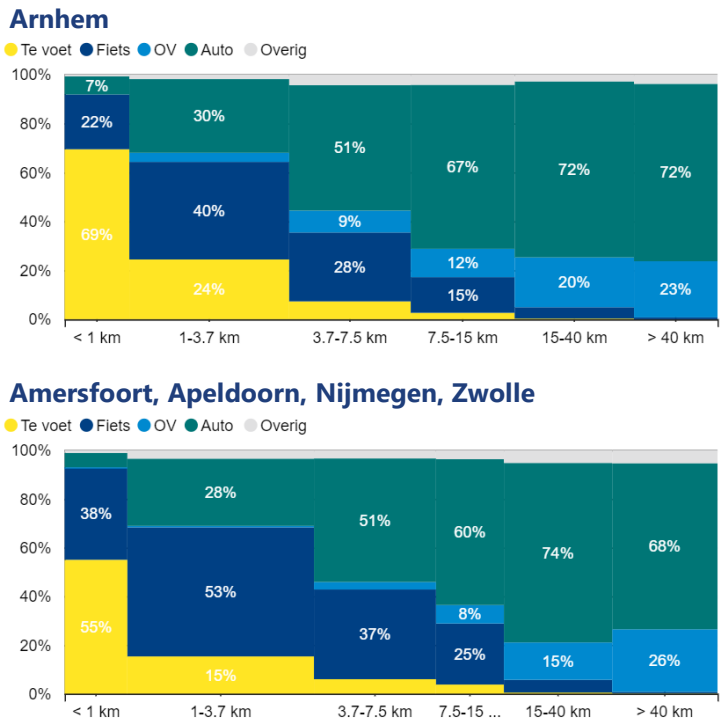
Het knelt in Arnhem. Ruimte is schaars en er zijn zorgen over bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Omdat de stad groeit komen er meer mensen en daarmee ook meer verplaatsingen bij. Een groot deel van de huidige verplaatsingen wordt met de auto gemaakt, wat voor de toekomst betekent dat er bij ongewijzigd beleid meer ruimte voor de auto nodig zal zijn. Echter zorgt dit ervoor dat ruimte voor groen en ontmoeting in de verdrukking komt. Hoe het er op dit moment voorstaat op het gebied van mobiliteit wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

2.1 Hoe staan we er nu voor op het gebied van mobiliteit?

Arnhem is een regionaal woon-, werk- en voorzieningencentrum in een regio die steeds meer afhankelijk wordt van de auto. Niet alleen in de regio, maar ook binnen Arnhem wordt nog veel gebruik gemaakt van de auto. De afgelopen 20 jaar is een stijgend autobezit per huishouden te zien en een groot deel van de korte reisbewegingen wordt nog altijd met de auto gemaakt. 40% van de autoritten van Arnhemmers is korter dan 5 kilometer, en 60% van de ritten is korter dan 10 kilometer.

Op afstanden tot 40 km wordt in vergelijking tot andere steden relatief veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Arnhem heeft dan ook een centrale ligging in de regio met trein- en busverbindingen in vele richtingen.

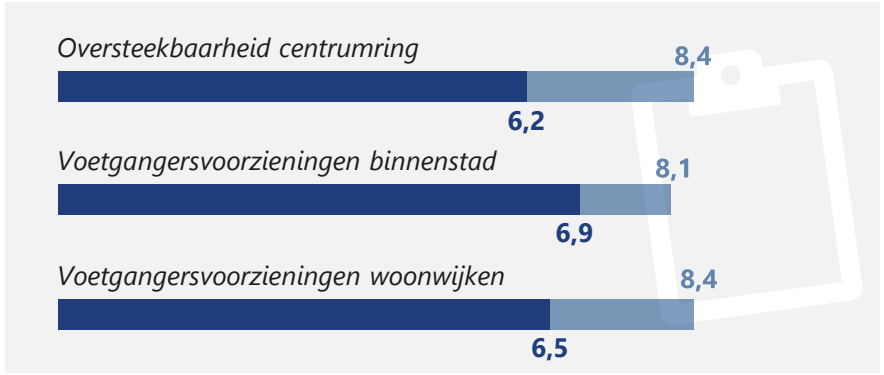
Fietsgebruik is in Arnhem een derde lager dan elders. Wel wordt er gemiddeld genomen meer gelopen. Met de opkomst van onder andere de elektrische fiets wordt het steeds gemakkelijker om langere afstanden op de fiets af te leggen. Hiervoor wordt er gewerkt aan hoogwaardige fietsroutes die Arnhem verbinden met de regio.



Modal split per afstandsklasse (Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), 2018-2019)

DE VOETGANGER

In Arnhem wordt relatief veel gelopen. Vanaf Arnhem Centraal kan een groot deel van de binnenstad en omliggende wijken binnen 15 minuten lopen bereikt worden. De noord-zuid verbinding van de stad is voor de voetganger echter minder goed; hier werkt de Nederrijn als barrière. In Arnhem zuid vormen grote wegen als de Batavierenweg, de Nijmeegseweg en de Burgemeester Matsersingel een barrière voor voetgangers. Door de slechte oversteekbaarheid zijn openbaar vervoer knooppunten (zoals Winkelcentrum Kronenburg) soms lastig te bereiken vanuit de omringende woonwijken. Op de centrumring van Arnhem wordt ook een matige oversteekbaarheid ervaren. Uit de digitale peiling onder inwoners in juli 2023 werd het belang van de oversteekbaarheid van de centrumring met een 8,4 gescoord, en de huidige kwaliteit met een 6,2.



*Beoordeling **kwaliteit** en belang voetgangersvoorzieningen (Digitale peiling juli 2023)*



Wat betreft de voetgangersvoorzieningen is vooral in de woonwijken nog veel te winnen. Met name in de oudere stadswijken in Arnhem ervaren inwoners op het moment een gebrek aan ruimte voor de voetganger (*Focusgroepen juli 2023*). Smalle trottoirs in combinatie met obstakels als paaltjes, overhangend groen, onhandige oversteekplaatsen en geparkeerde auto's of fietsen zorgen ervoor dat het trottoir soms niet toegankelijk is voor mensen in een rolstoel of ouderen met een rollator. De voetgangersgebieden in de binnenstad worden door inwoners als prettig ervaren, ze bieden voetgangers veel rust en ruimte omdat ze geen rekening hoeven te houden met ander verkeer (*Focusgroepen juli 2023*). Op andere plekken in de binnenstad is nog wel wat te winnen, met name qua oversteekbaarheid en parkeeroverlast.

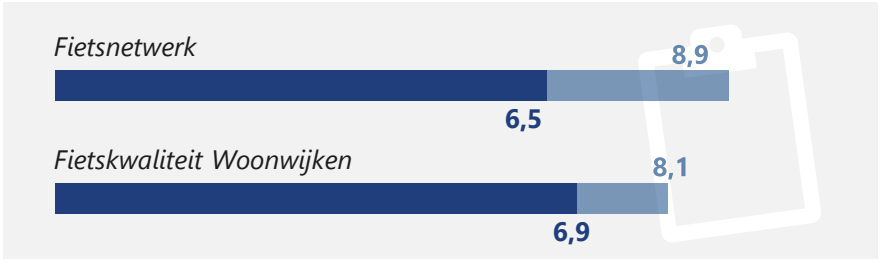
Voor looproutes naar alledaagse bestemmingen en richting de binnenstad is er dus nog ruimte voor verbetering. Op het gebied van toerisme heeft Arnhem de voetganger al veel te bieden. Zo zijn er wandelingen in één van de vele stadsparken, over landgoederen of door de uiterwaarden. Daarnaast is de Veluwe dichtbij, en is er een uitgebreid loopnetwerk in de Liemers en in de Betuwe.

OP DE FIETS

Meer dan de helft van de autoritten in Arnhem heeft een afstand van minder dan 7,5 km en is daarmee prima fietsbaar. Toch zien we dat het fietsgebruik in Arnhem relatief laag ligt. Dit kan mede verklaard worden door een aantal hindernissen voor fietsers in Arnhem.

Zo is het bestaande fietsnetwerk grotendeels hetzelfde als het autonetwerk, waardoor fietsers vaak langs drukke wegen fietsen waar ze last hebben van de uitstoot en geluid van het gemotoriseerde verkeer. Op dit moment ligt 50% van de snelfietsroutes langs autoverkeersaders. Deze ligging langs het hoofdwegennet zorgt er ook voor dat fietsverkeer de drukke verkeerstromen regelmatig moet kruisen. Doordat fietsers zelden voorrang krijgen bij verkeerslichten kan de wachttijd flink oplopen. Zeker aangezien de centrumring vaak overgestoken moet worden om de binnenstad te bereiken.

Arnhem kent ook een aantal fysieke hindernissen voor het fietsgebruik. Het heuvelachtige karakter van Arnhem-Noord en de bruggen tussen Arnhem-Noord en –Zuid zorgen ervoor dat het minder aantrekkelijk is om de fiets te pakken.



*Beoordeling **kwaliteit** en belang fietsvoorzieningen (Digitale peiling juli 2023)*



Fietsers die de centrumring over willen steken

Er liggen echter ook kansen voor het fietsgebruik in Arnhem: uit de digitale peiling blijkt dat Arnhemmers een goed fietsnetwerk erg belangrijk vinden.

Op de wat grotere afstanden (tot 15 kilometer) liggen kansen voor het gebruik van de e-bike. Zeker als het gaat om woon-werkverkeer is het gebruik van een e-bike steeds toegankelijker. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel om bij de inrichting van het fietsnetwerk ook rekening te houden met de verschillende snelheden op het fietspad.

In de Accentnota Fiets hebben we vastgelegd wat onze doelen zijn op het gebied van de fiets. Hierin staat dat we volop inzetten op de verbetering van het fietsklimaat en realiseren van een netwerk van snelle fietsroutes waarop het lekker doorfietsen is. Ook zetten we in op kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeren en het realiseren van nieuwe hoogwaardige verbindingen.

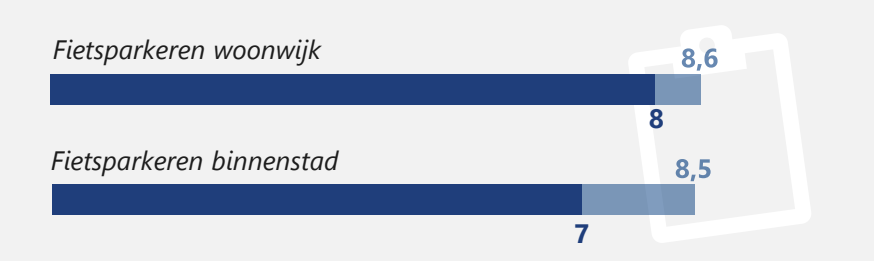
De uitgangspunten hierbij zijn:
- Makkelijk dwars door de stad;
- Een eigen netwerk;
- Schone luchtroutes door de wijk;
- Inpassing van routes in de bestaande stad;
- Hoofdeis veiligheid;
- Minder stoppen en meer groen;
- Zichtbaar en herkenbaar;
- Doorfietsen op snelfietsroutes.





Een andere kans voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de fiets is het verbeteren van de fietsenstallingen. Inwoners geven namelijk aan dat ze vaker gebruik zouden maken van de fiets als er goede stallingsmogelijkheden zijn (*digitale peiling november 2023*). Voor de binnenstad gaat het dan met name om stallingen met ruimere openingstijden, zodat je ook voor een avondje uit je fiets veilig kan stallen. Hierbij moet dan ook voldoende ruimte zijn voor het stallen van buiten model fietsen zoals bakfietsen en transportfietsen (*expertsessies juli 2023*).

In het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem staan de ambitie, een analyse van de knelpunten, de strategie en voorstellen voor de korte en lange termijn om het fietsparkeren in de binnenstad te verbeteren.



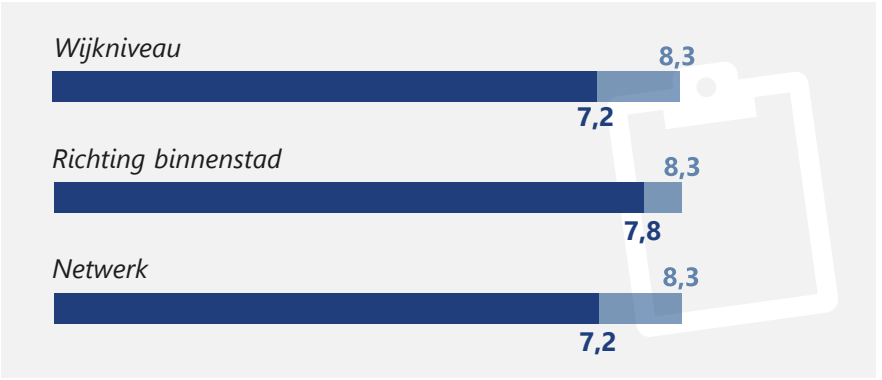
*Beoordeling **kwaliteit** en belang fietsparkeren (Digitale peiling juli 2023)*

HET OPENBAAR VERVOER

Het busnetwerk in Arnhem heeft een radiale structuur met één centraal punt: het centraal station. Vanaf dit punt rijden bussen over de hoofdwegen naar de verschillende uithoeken in Arnhem. Doordat er vooral gebruik wordt gemaakt van de hoofdstructuur is de frequentie van de bussen op deze wegen hoog, maar voor wijken die verder afliggen van de hoofdroute betekent dit dat de afstand tot de haltes vaak langer is dan 400 meter. Ook betekent deze structuur dat je altijd via het centrum moet. Uit gesprekken met de stad *(focusgroepen, juli 2023)* bleek dat dit door mensen in de buitenwijken als vervelend wordt ervaren. Als je met de bus vanuit de ene buitenwijk naar een andere buitenwijk wil, ga je vaak met een omweg via het centrum.



Openbaar vervoer netwerk Arnhem (bewerking lijnennetkaart Breng)



*Beoordeling **kwaliteit** en belang openbaar vervoer (Digitale peiling juli 2023)*

Op een aantal buslijnen in en rond Arnhem bestaan enkele capaciteitsproblemen; zo is een aantal bussen in de spits vaak vol. Dit gaat o.a. om de Velperweg richting de kenniscampus.

Ook worden de kosten van het openbaar vervoer te hoog gevonden. Hierdoor ontstaat een drempel om het openbaar vervoer te kunnen gebruiken. Het voorkomen van *vervoersarmoede* (onvoldoende toegang tot betaalbaar en passend vervoer) is hierbij een aandachtspunt. In een enquête onder bewoners geeft 56% van de Arnhemmers aan vaker met het openbaar vervoer te reizen als de prijs lager is.

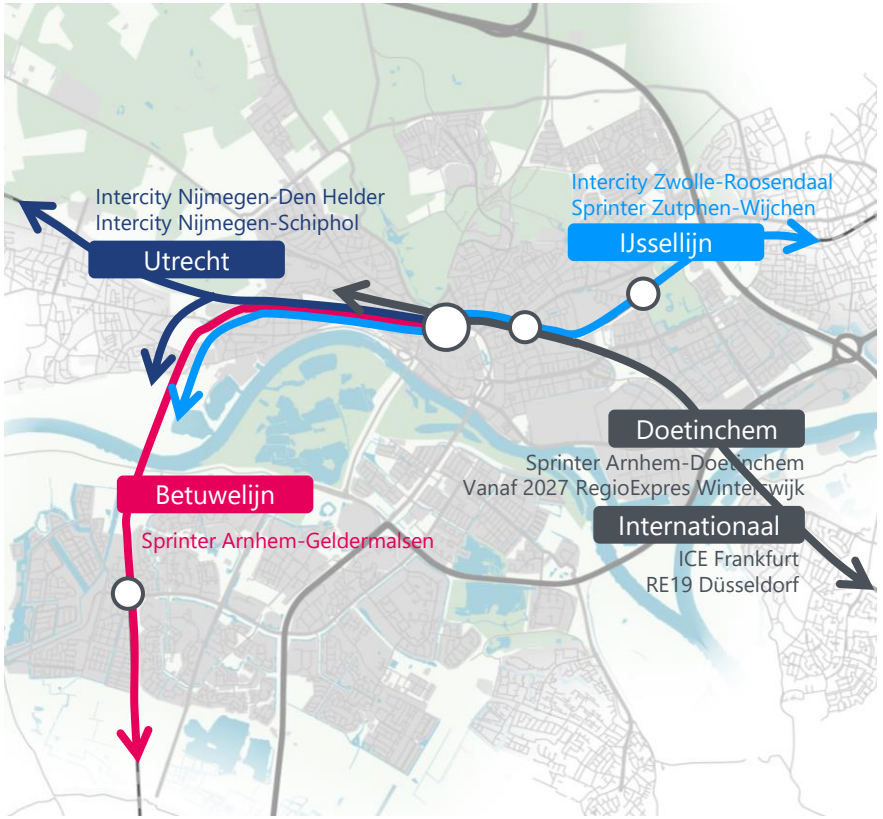
Er zijn in totaal 29 buslijnen die Arnhem Centraal aandoen. Voor station Arnhem Zuid zijn dit drie buslijnen, voor station Velperpoort zijn dit zeven buslijnen en voor station Presikhaaf drie buslijnen. De bestemmingen vanuit Arnhem zijn onder andere Apeldoorn, Barneveld, Dieren, Doetinchem, Duiven, Elst, Huissen, Nijmegen, Velp, Westervoort, en Zevenaar. Arnhem Centraal is daarmee een verzamelpunt waar veel verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de regio samenkomen.

DE TREIN

Arnhem ligt op het kruispunt tussen de belangrijkste oost-west en noord-zuid spoorverbindingen als het gaat om personenvervoer. Arnhem wordt ook wel de “draaischijf” van het oosten genoemd. Arnhem Centraal is het station waar alles samenkomt: internationaal, nationaal, regionaal en zelfs lokaal personen vervoer per spoor. Arnhem heeft vier stations, waardoor inwoners ook per trein van het ene station naar het andere kunnen reizen.

Via Arnhem Centraal zijn er rechtstreekse verbindingen met zowel Frankfurt als Düsseldorf (ICE en RE19), zijn er 6 keer per uur snelle en rechtstreekse intercity verbindingen met Ede-Wageningen, Utrecht en Amsterdam (Schiphol en Centraal) en Nijmegen, en zijn er ook goede intercity verbindingen met Zwolle en Den Bosch. Via regionale spoorlijnen zijn we verbonden met de Liemers (Zevenaar), Achterhoek (Doetinchem, Winterswijk) en Rivierenland (Tiel). Daarnaast loopt er een noordelijke aftakking van de Betuweroute (spoorgoederen) door Arnhem.

Uit gesprekken met Arnhemmers *(focusgroepen, juli 2023)* blijkt dat ze vinden dat de stad relatief veel treinstations heeft en dat je zo vanuit meerdere wijken snel de trein kunt pakken, wat je in goede verbinding stelt met de rest van Nederland en met de nabijgelegen stations Ede-Wageningen, Zutphen en Nijmegen in het bijzonder. Arnhem Centraal is in de ogen van de meeste Arnhemmers een groot, overzichtelijk en veilig station met een goede bewaakte fietsenstalling aan de centrumzijde. De bereikbaarheid van de stalling is uit westelijke en noordwestelijke richting mindergoed; een voldoende ruime stalling aan die kant ontbreekt.



Spoornetwerk rondom Arnhem (bewerking lijnennetkaart Breng)

AUTO

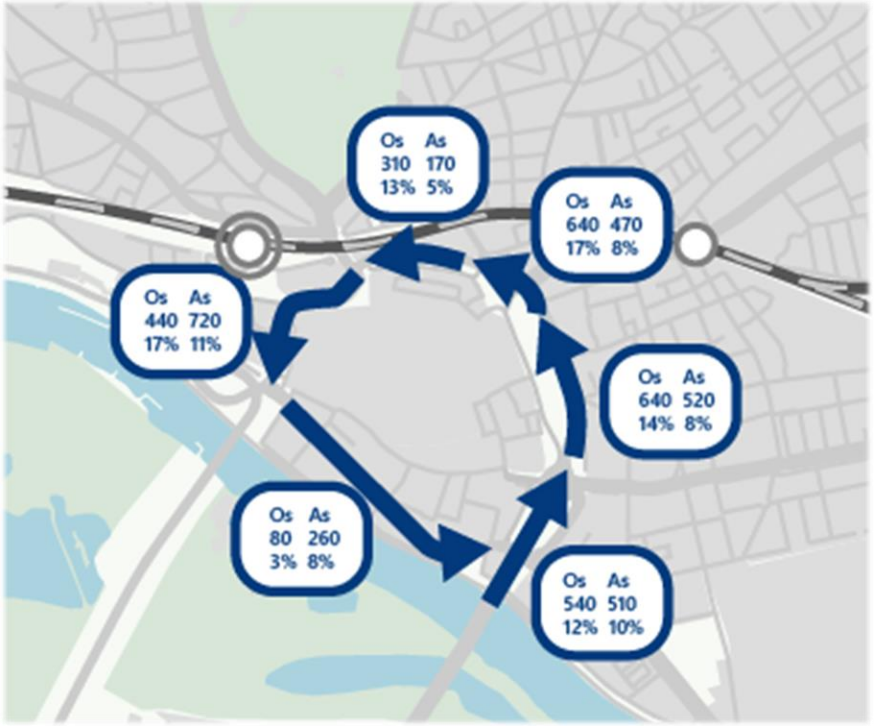
Een groot deel van de autoritten in Arnhem is korte verplaatsingen binnen de gemeente. Er worden veel korte autoritten gemaakt tussen de wijken, en ook het grootste deel van de autoritten richting het centrum komt vanuit Arnhem. Vanuit Arnhem Zuid is het nu vaak ook het snelst (en het goedkoopst) om met de auto naar het centrum te gaan.

Arnhem kent een aantal andere belangrijke bestemmingen waar mensen vanuit alle windrichtingen en van grotere afstand met de auto naartoe reizen. Denk hierbij aan voorzieningen met een regionaal belang zoals ziekenhuis Rijnstate, Burgers' Zoo en de winkelgebieden, maar ook bedrijventerreinen.

Vooral woon-werkverplaatsingen zijn langere afstandsritten. Veel Arnhemmers werken in de regio, maar ook veel werknemers uit de regio reizen naar Arnhem om te werken. Werklocaties als Rijnpark, Het Broek, Industriepark Kleefse Waard en IJsseloord trekken veel werknemers aan, en buiten Arnhem trekt ook De Beemd in Rheden en Centerpoort in Duiven veel werknemers en daarmee dagelijkse verplaatsingen aan.

Op dit moment rijdt het meeste autoverkeer op invalswegen als de Amsterdamseweg, Apeldoornseweg, Batavierenweg, Burgemeester Matsersingel, Eldenseweg, Ingenieur Molsweg, Johan de Wittlaan, Metamorfosenallee, Nijmeegseweg, Utrechtseweg, Velperweg, en de Westervoortsedijk. Daarnaast is de Pleijroute (N325) een veelgebruikte provinciale weg, en verbinden de rijkswegen A325, A12 en A50 Arnhem met de rest van Nederland en Duitsland.

Naast bestemmingsverkeer rijdt er ook veel doorgaand verkeer door Arnhem. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. Op de centrumring rijdt 's ochtends tot 17% (640 motorvoertuigen) en 's avonds tot 11% (720 motorvoertuigen) doorgaand verkeer. In plaats van gebruik te maken van het hoofdwegennet wordt vanaf de A325 vaak door het centrum richting de Apeldoornseweg gereden en terug (bijvoorbeeld van Nijmegen naar Apeldoorn). Ook tussen de Ingenieur Molsweg en de Amsterdamseweg wordt vaak via de centrumring gereden (bijvoorbeeld vanuit Huissen naar Ede.



Aantal en percentage doorgaand verkeer in de Ochtendspits (Os) en Avondspits (As) (uit Kentekenonderzoek 2019).

REGIONAAL (AUTO)VERKEER

Op het regionale wegennet spelen doorstromingsproblemen en files. Zo zijn de N325 en de A12 rond Arnhem bekende wegen in de Filetop-50. Dit zorgt voor vertraging voor het autoverkeer en het goederenvervoer. Vanuit de regio en de provincie wordt gekozen voor een integrale benadering van het verminderen van de huidige knelpunten. Dit betekent dat er gewerkt wordt aan de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken en er duurzame vervoersalternatieven worden geboden.

VERTRAGING VOOR DE AUTO

In de spits is er vaak vertraging op het wegennet binnen Arnhem en dat heeft een negatief effect op de economie. Verschillende invalswegen lopen vol, waardoor er problemen ontstaan met de doorstroming. Ook staat de robuustheid van het netwerk onder druk. Op het moment dat er hinder is door incidenten op hoofdwegen, maakt autoverkeer meer gebruik van de routes door Arnhem.

Doordat de route voor gemotoriseerd verkeer door Arnhem gemakkelijk is en vaak sneller dan om Arnhem heen, rijden veel auto's door Arnhem heen. De vertraging die plaatsvindt om binnen de stad van verschillende locaties naar andere plekken in de stad te reizen is afhankelijk van de herkomst en bestemming en loopt op tot een factor 1,5. Dit is het verschil tussen de gemiddelde reistijd in de avondspits ten opzichte van de rest van de dag, dus hoeveel langer een autorit in de avondspits duurt dan op een ander moment op de dag. Dit geeft ook een beeld van (negatieve) economische impact. Waarbij de factor 1,5 veelal als grenswaarde van wat als acceptabel is wordt gebruikt.

Wat opvalt is dat voornamelijk autoritten van noord naar zuid en andersom te maken hebben met vertraging. Dit gaat bijvoorbeeld om de route van Rijnstate naar Rijkerswoerd; een autorit dwars door Arnhem.

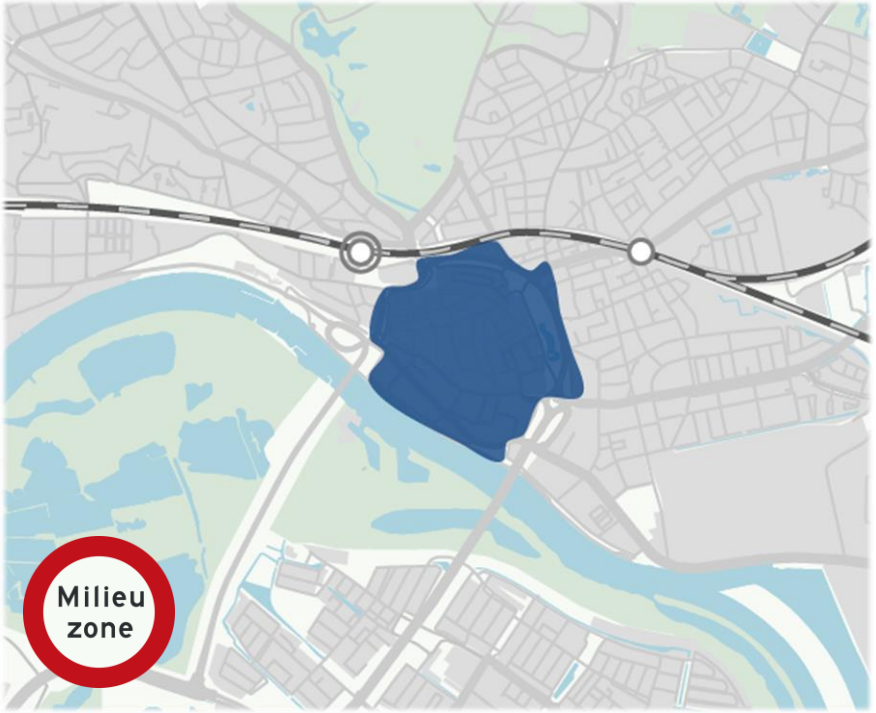


	Herkomst		Bestemming	Vertraging
A	Rijnstate	B	Rijkerswoerd	1,5 (t.o.v. rest dag)
C	Het Dorp	D	Presikhaaf	1,2 (t.o.v. rest dag)
E	Geitenkamp	F	Binnenstad	1,4 (t.o.v. rest dag)
G	Schuytgraaf	H	Het Broek	1,3 (t.o.v. rest dag)

Reistijdfactoren in de avondspits op huidig wegennetwerk (afgerond op één decimaal)

HUIDIGE MILIEUZONE

In het centrum van Arnhem geldt een milieuzone voor sterk vervuilende voertuigen die op diesel rijden. Arnhem is één van de weinige steden die de milieuzone voor ál het verkeer hanteert. Het gaat om vrachtauto's, personenauto's en ook om bestelauto's. De Arnhemse milieuzone geldt alleen voor voertuigen die op diesel rijden. Er wordt gekeken naar de 'emissieklasse' van een vrachtauto, bestelauto of personenauto. De emissieklasse geeft aan hoeveel de auto uitstoot aan vervuilende stoffen. Hoe hoger het cijfer, hoe schoner het voertuig.



De grenzen van de huidige milieuzone in de binnenstad

LOGISTIEK

De inwoners en bedrijven in Arnhem bezitten circa 600 vrachtauto's en 4.700 bestelauto's (bron: CBS 2022). Het aantal vrachtauto's is de afgelopen 5 jaar met circa 5% gedaald en het aantal bestelauto's is met circa 10% gestegen. De toename van het aantal bestelauto's sluit aan bij wat inwoners beleven in de woonwijken: meer geparkeerde bedrijfsbusjes en meer pakketbezorgers.

Van het totaal aantal kilometers dat binnen de bebouwde kom van Arnhem gereden wordt met motorvoertuigen, is ongeveer 5,7% vrachtverkeer (bron: verkeersmodel). Dit verkeer rijdt met name over hoofdwegen en van en naar de bedrijventerreinen en winkelcentra. Op de hoofdwegen en de wegen op en van/naar bedrijventerreinen ligt dit percentage dan ook hoger dan op de 30 km/u wegen in woonwijken (5,1%). Naast goederenvervoer over de weg vindt er ook goederenvervoerplaats over het spoor en het water (Nederrijn en IJssel). De voorspellingen zijn dat het goederenvervoer via weg, spoor en water de komende jaren blijft groeien.

Met de Europese Klimaatwet zet de EU zich in voor CO2-neutraliteit in 2050. Nederland staat voor een klimaatopgave: 95% minder C02 uitstoot in 2050 vergeleken met 1990. In het document 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' (2019) scharen alle logistieke partijen in Nederland zich achter de doelstelling, ze willen een logistiek systeem hebben dat in 2050 concurrerend, emissievrij en veilig is. In het klimaatakkoord van Nederland (2019) is met de logistieke partijen afgesproken dat vanaf 2025 dertig tot veertig grotere steden zero emissie zones (ZE-zone) invoeren voor stadslogistiek. Deze zones zijn alleen toegankelijk voor schone (emissievrije) bestelbussen en vrachtwagens.

In de Luchtagenda 2018-2025 is de ambitie vastgesteld om een ZE-zone in te voeren voor de binnenstad vanaf 2025. In actieprogramma New Energy Made In Arnhem 2020-2030 is de doelstelling opgenomen om stadslogistiek 100% te verschonen en 25% te verminderen. Het uitgangspunt is om de ZE-zone minimaal de grootte te geven van de huidige milieuzone en het inkoopproces te verduurzamen. De aanleg van voldoende laadinfrastructuur is randvoorwaardelijk om deze ontwikkeling mogelijk te maken en daarmee de reductie te behalen.

In de omgevingsvisie Arnhem 2040 is vastgesteld om te streven naar zowel efficiënte als schone logistiek. De aanpak te richten op het stimuleren van logistieke knooppunten (overslagpunten) en stellen van randvoorwaarden bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.



Deelauto in de Steijnstraat

DEELMOBILITEIT

In Arnhem kan op een beperkt aantal plekken gebruik worden gemaakt van deelmobiliteit. Het huidige aanbod van deelmobiliteit bestaat uit deelauto's en deelfietsen.

Er zijn drie vormen van deelauto's in de stad aanwezig. In 2022 waren er 62 commerciële deelauto's in Arnhem.

- De standplaatsgebonden deelauto (Greenwheels, MyWheels en WeDriveSolar) heeft een eigen vaste parkeerplek en is bedoeld voor retourritten waarbij de gebruiker de auto na gebruik weer op dezelfde plek inlevert.
- De back-to-many deelauto's van Amber zijn in juni 2020 geplaatst als onderdeel van het Europese eHub project. Deze auto's hebben ook aangewezen plekken, maar kunnen worden achtergelaten op de daarvoor bestemde locaties ('hubs') door het hele land.
- Via het platform Snappcar kunnen particuliere auto's worden gedeeld. Deze auto's kennen een lager deelgebruik dan de commerciële deelauto's.

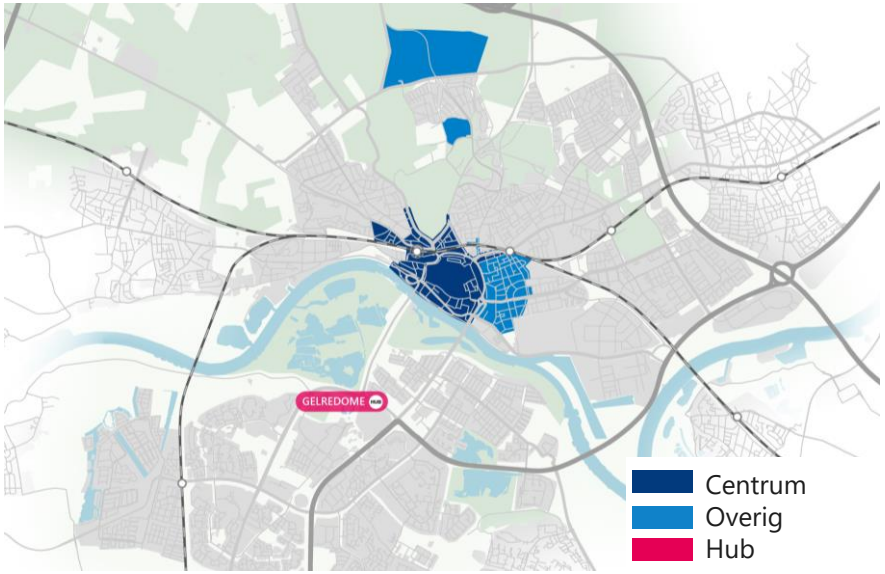
Het aanbod deelfietsen bestaat uit de OV-fiets, de eHub-fietsen (Deelfiets Nederland en Cargoroo) en de Keobikes. De OV-fiets is de bekendste deelfiets en is beschikbaar bij het treinstation Arnhem Centraal. De fietsen dienen (in principe) altijd op dezelfde locatie te worden ingeleverd. De Deelfiets Nederland-fiets is een elektrische fiets en de Cargaroo is een elektrische bakfiets.

In het Beleidskader Deelmobiliteit 2022-2025 is opgenomen deelmobiliteit in de toekomst beter te benutten en waar mogelijk te faciliteren en stimuleren. Het gaat hierbij om elektrische deelautos's, deel(bak)fietsen en deelscooters. Door alternatieven te bieden voor de privéauto wordt er gewerkt aan een vermindering van het aantal geparkeerde auto's op straat, waardoor de vrijgekomen ruimte benut kan worden voor bijvoorbeeld groen, fietsparkeren of ontmoetingsplekken.

2.2 Relatie met leefbaarheid en gezondheid

RUIMTEBESLAG VAN MOBILITEIT

De schaarse ruimte in de stad wordt voor een groot deel opgeëist door verkeer en dan met name de auto. Mensen die met de auto reizen nemen aanzienlijk meer ruimte in dan degenen die gebruikmaken van de fiets, bus, trein of te voet gaan. De geparkeerde auto neemt in woonwijken ook veel ruimte in, zoals ook te zien is in de schematische weergave van ruimtegebruik per vervoerswijze onderaan de pagina. In een aantal wijken leidt dit tot problematiek. De gemeente Arnhem heeft in vergelijking tot andere steden een relatief klein gebied waarin parkeerregulering is.



Huidig gebied parkeerregulering



Parkeersituatie in Sonsbeek

Dit is in de binnenstad en in een aantal omliggende wijken, zoals te zien in de figuur hiernaast. Doordat er een groeiend autobezit is in de stad zal de ruimte ingenomen door geparkeerde auto's alleen maar groter worden. Op dit moment leidt de geparkeerde auto soms tot overlast, omdat er in de wijk niet voldoende plek is voor alle auto's.

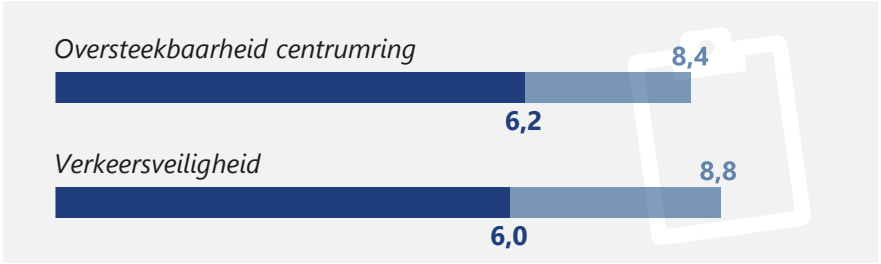


Ruimtebeslag per vervoerswijze per reiziger, en geparkeerd (bron: Van wie is de stad? 2017)

VERKEERSVEILIGHEID

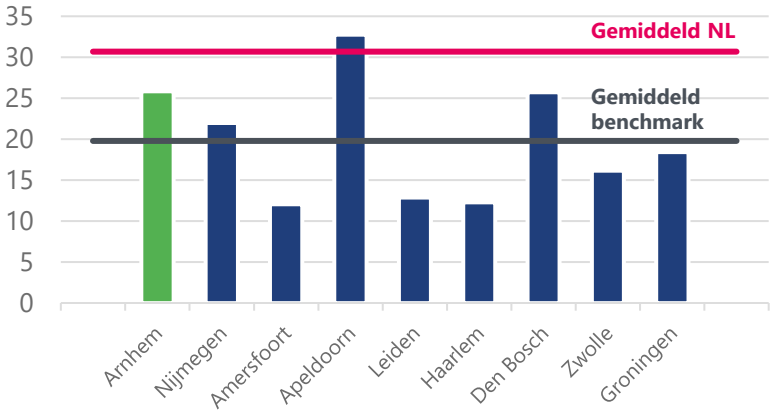
Arnhem is bovengemiddeld verkeersonveilig. Het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km weglengte ligt hoger dan het gemiddelde van Nederland en de benchmark-gemeentes. Wat betreft de slachtoffers valt op dat 74% van de slachtoffers onder de groep kwetsbare vervoerswijzen valt, dus onder voetgangers, fietsers en bromfietsers (BLIQ verkeersveiligheidsrapportage 2018-2022). Dit is een gegeven wat in heel Nederland te zien is. Naast ongevallen waarin meerdere verkeerdeelnemers betrokken zijn zien we ook eenzijdige ongevallen, bijvoorbeeld: valongevallen onder fietsers en voetgangers.

Dat Arnhem bovengemiddeld onveilig is wordt ook ervaren door inwoners. Uit de digitale peiling onder inwoners in juli 2023 werd de huidige verkeersveiligheid met een 6,0 beoordeeld. Uit gesprekken met inwoners blijkt dat de belangrijkste redenen hiervoor hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en een gebrek aan voldoende veilige oversteekplaatsen zijn.

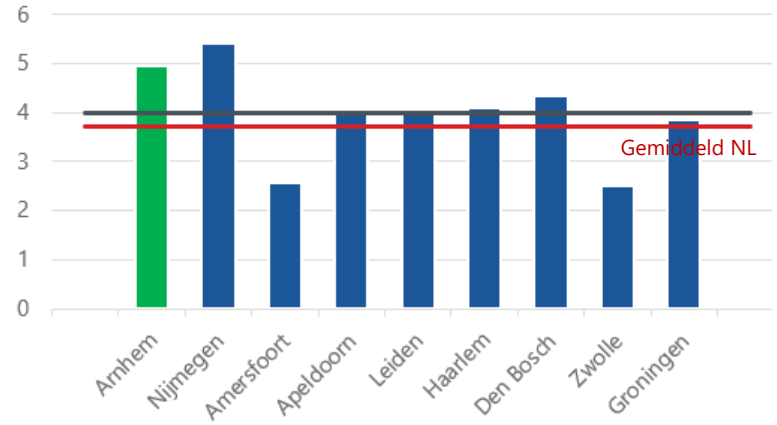


*Beoordeling **kwaliteit** en belang verkeersveiligheid (Digitale peiling juli 2023)*

Aantal geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners (2011-2020)



Aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km totale weglengte (2011-2020)



LUCHTKWALITEIT

Strengere EU-richtlijnen en het Schone Luchtakkoord vragen om een verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem. Verkeer is verantwoordelijk voor meer dan 60% van de stikstofoxide (NOx) en 20% van het fijnstof in de lucht. Na roken zorgt luchtverontreiniging voor de meeste gezondheidsproblemen. Van 1 op de 5 kinderen met astma is de oorzaak luchtverontreiniging en van 1 op de 7 gevallen van longkanker is ook luchtverontreiniging de oorzaak.

Opvallend is de centrumring van Arnhem met een hoge concentratie NO2. Dat de centrumring hier zo duidelijk uitspringt is een groot verschil met andere stedelijke ringstructuren, zoals in Apeldoorn of Amersfoort waar de uitstoot vooral rond de hoofdstructuren te zien is en minder in de woongebieden.

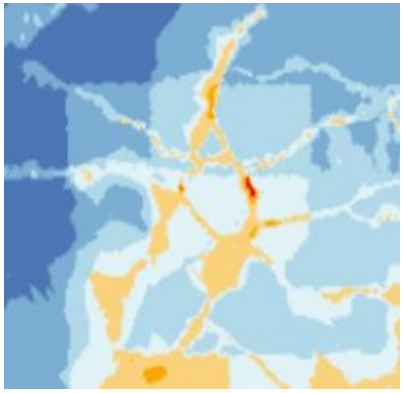
In Arnhem hebben dus vooral de wijken rond het centrum een verslechterde luchtkwaliteit, maar ook de wijken langs de Pleijroute hebben hiermee te maken.

GELUID

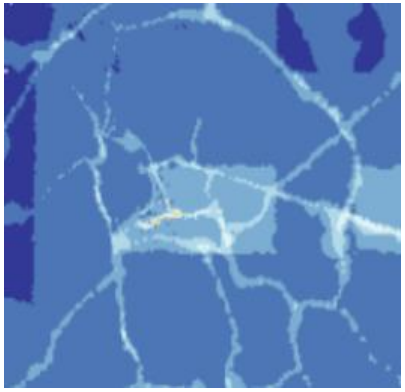
Geluidshinder is niet altijd te voorkomen in een levendige stad als Arnhem, maar te veel geluid kan leiden tot slaapverstoring en een verminderde gezondheid.

In Arnhem wordt relatief veel geluidshinder ervaren van scooters en brommers. Ook zijn er woningen langs hoofdwegen die overlast ervaren van verkeersgeluid. Van het totaal aantal woningen binnen Arnhem heeft 35% een geluidsbelasting veroorzaakt door het wegverkeer van meer dan 55 dB. Dit is boven de richtwaarde van de WHO (World Health Organisation) en ook boven de richtwaarde van de GGD.

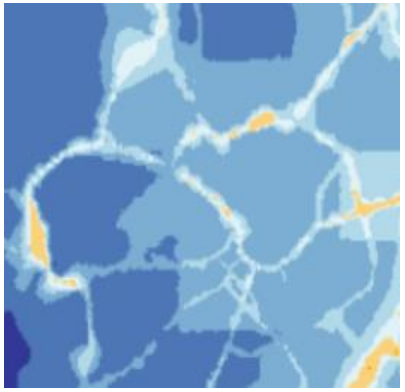
Dit komt er op neer dat er in totaal 2.272 inwoners van Arnhem te maken hebben met slaapverstoring door verkeerslawaai, 15.747 inwoners gehinderd worden door verkeerslawaai en 6.614 inwoners ernstig gehinderd worden door verkeerslawaai (*Actieplan Omgevingslawaai)*.



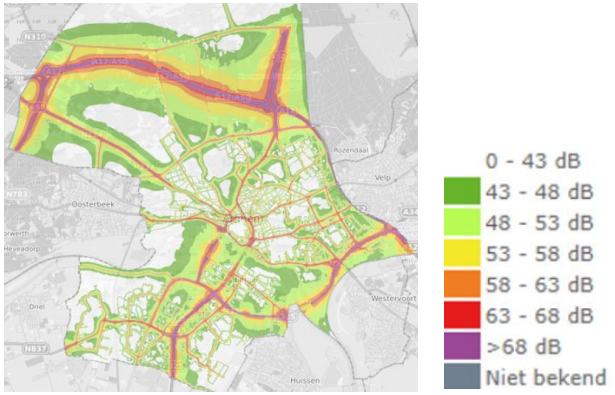
Concentratie NO2 Arnhem



Concentratie NO2 Apeldoorn



Concentratie NO2 Amersfoort



Geluidscontouren wegverkeerslawaai Arnhem (uit Actieplan Omgevingslawaai)

2.3 Trends en ontwikkelingen

Er zijn een aantal ontwikkelingen die een directe invloed hebben op onze verplaatsingen en de manier waarop we dat kunnen.

VERGRIJZING EN AANDACHT VOOR TOEGANKELIJKHEID

Het aantal ouderen neemt steeds verder toe en ouderen blijven ook langer zelfstandig wonen. Dit zorgt ervoor dat er behoefte is aan nieuwe woonvormen in de nabijheid van belangrijke voorzieningen. De toenemende vergrijzing heeft daarnaast ook invloed op de behoeften op het gebied van mobiliteit. Zo zijn ouderen vaker afhankelijk van lopen en niet-autonome vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer of taxiservices, doordat ze niet altijd meer in staat zijn zelf auto te rijden of te fietsen. Daarnaast zijn aanpassingen aan de infrastructuur, zoals toegankelijkere trottoirs, meer oversteekplaatsen, onderhoud en toegankelijk openbaar vervoer nodig om te zorgen dat ouderen deel kunnen blijven nemen aan de samenleving.

GEZONDHEID

Er is steeds meer aandacht gewenst voor gezondheid. Het Preventieakkoord zegt bijvoorbeeld: 70% van de Nederlanders moet in 20240 aan de beweegnorm voldoen. Dat is nu maar ongeveer de helft. Actief vervoer naar school en/of werk levert een grote bijdrage aan het voldoen aan de beweegnorm. Lopen en fietsen is ook een laagdrempelige (makkelijke, goedkope) manier om te bewegen.

VERANDERING IN SAMENSTELLING HUISHOUDENS

Er is een groeiende groep eenpersoonshuishoudens die om andere woonoplossing vraagt, waar kansen liggen om een gezonde en duurzame manier van verplaatsen te stimuleren.

HET KLIMAAT

Naast onze uitdagingen op het gebied van mobiliteit heeft Arnhem ook te maken met andere veranderingen. Denk bijvoorbeeld aan de verandering van het klimaat, waardoor we vaker te maken krijgen met wateroverlast, droogte, en hitte in de stad.

Om het in de toekomst aangenaam te houden om in de stad te wonen gaan we uit van de 3-30-300 regel. Dit houdt in dat vanuit elke woning minstens drie bomen te zien moeten zijn, er 30% schaduw in de wijk is en er binnen 300 meter een groene en koele plek te bereiken is. Hier hebben we als stad nog een grote opgave, want veel van onze wijken voldoen nog niet aan deze criteria. Het effect op de mobiliteitsopgave gaat voornamelijk over de beschikbare ruimte: infrastructuur/verharding neemt relatief veel ruimte in die ook gebruikt zou kunnen worden voor groen. Hierin moeten keuzes gemaakt worden.



Infrastructuur is zeer bepalend in het mobiliteitsbeeld van Arnhem

VERDUURZAMING

Ook duurzaamheid en de energietransitie zijn onderwerpen die een grote impact hebben op de openbare ruimte. Het creëren van ruimte voor duurzame energiebronnen en grootschalige energieopslag zijn daar voorbeelden van, maar ook het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

NABIJHEID

Ruimte is schaars en daarom bouwen we nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Binnenstedelijke verdichting geeft mogelijkheden voor kortere verplaatsingen die vaker te voet en met de fiets afgelegd kunnen worden. In lijn met de omgevingsvisie mengen we vaker functies en gaan we meer delen. Dit kan door een mix van wonen en werken, en bijvoorbeeld het delen van een auto. Nabijheid van voorzieningen nodigt uit tot een andere manier van verplaatsen, en een andere inrichting van de openbare ruimte. Dit is hard nodig in relatie tot de verstedelijkingsopgave, het veranderende klimaat en het leefbaar houden van wonen in de stad.

THUISWERKEN NEEMT TOE

Bijna de helft van de werkenden is meer thuis gaan werken. Dit geldt met name voor mensen in de financiële dienstverlening (+23%) en bij de overheid (+24%) (CPB 2018). Dit betekent een afname van het aantal verplaatsingen.

OP DE 'FIETS'

De fiets is de laatste jaren niet alleen meer de 'gewone' stadsfiets. Het aantal elektrische fietsen neemt toe en ook het aantal andere voertuigen wat op het fietspad rijdt wordt steeds gevarieerder, zoals bakfietsen. De snelheidsverschillen op het fietspad worden hierdoor ook groter.

VAN BEZIT NAAR DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit gaat voorbij aan het traditionele bezit van een auto, fiets of elektrische scooter. Reizigers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. Op de bestemming parkeren ze hun transportmiddel en kan de volgende gebruiker op pad. Daarmee draagt het bij aan minder auto's in de stad en dus een CO_2-reductie en een daling van de parkeerdruk.

VERANDERENDE BINNENSTAD

De binnenstad van Arnhem is het bruisende brandpunt van de stad en de regio. Het kernwinkelgebied blijft een belangrijke trekker, samen met de horeca en cultuur. Daarnaast is de binnenstad een belangrijke woon- en werklocatie. Om al deze functies te huisvesten, ontwikkelt het centrum zich steeds meer tot een stedelijk multifunctioneel gebied met hoge dichtheden. De binnenstad transformeert daarbij van een place-to-buy naar een place-to-meet, waarbij het winkelhart compacter wordt en de kernwaarden groen, creatief en vrij nadrukkelijker aanwezig zijn. De binnenstad wordt daarmee ook aantrekkelijker voor bezoekers en toeristen die natuur, cultuur en ontmoeting willen combineren.

DISTRIBUTIEVERKEER

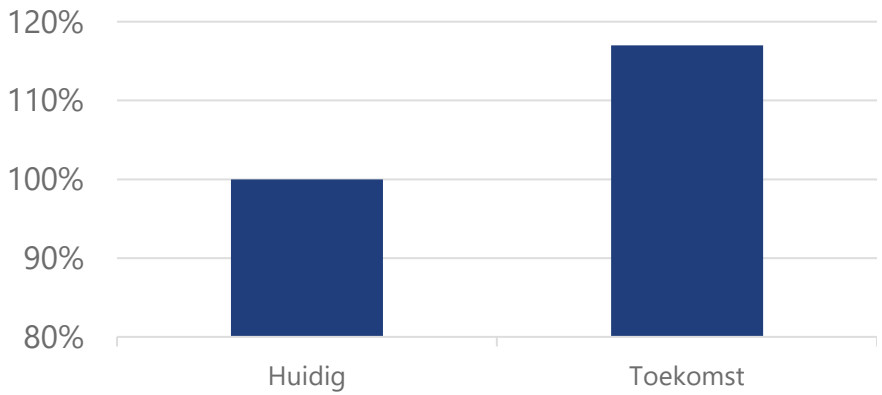
Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. We streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek voor winkels, bedrijven en huishoudens. Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht. Dit vraagt om een goed georganiseerd systeem en locaties waar de logistieke stromen kunnen verzamelen.

2.4 Toekomstige situatie zonder maatregelen

Arnhem groeit in 2040 naar verwachting tot 185.000 inwoners. Deze groei vindt door de toevoeging van 16.000 woningen grotendeels plaats in de bestaande stad. Ook het aantal arbeidsplaatsen zal tot 2040 meegroeien.

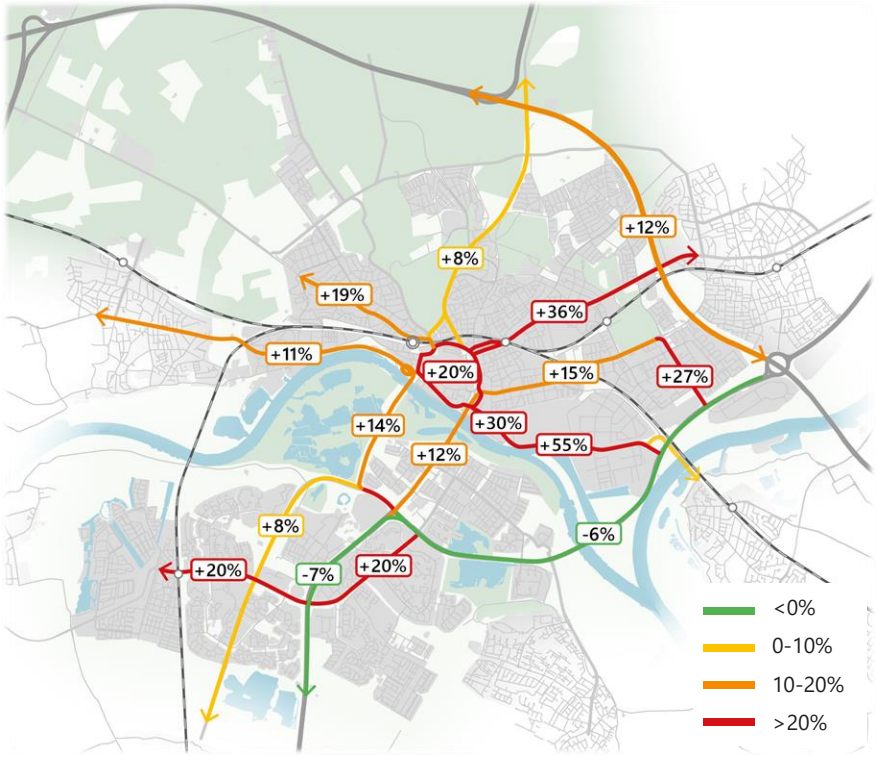
Meer wonen en werken betekent meer verplaatsingen. Bovendien heeft de energietransitie en de bouw van deze bedrijven, woningen en andere voorzieningen ook bouwverkeer tot gevolg. Als er geen maatregelen getroffen worden zullen deze verplaatsingen leiden tot een toename van motorvoertuigen op de hoofdwegen binnen Arnhem en op de Rijkswegen om Arnhem heen. Met name op de centrumring zal het gemotoriseerde verkeer toenemen. De afname die in de afbeelding op de Pleijroute is te zien is het gevolg van de doortrekking van de A15.

De verkeersdruk leidt nu al tot knelpunten op het wegennet en deze zullen in de toekomst dus nog verder toenemen. Ook het aantal voertuigkilometers neemt in de toekomst toe. Dit is het totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem.



Toename van het aantal voertuigkilometers (gemotoriseerd verkeer) in heel Arnhem

Zonder maatregelen blijft bovendien het aandeel actieve mobiliteit achter ten opzichte van Nederland. Doordat de stad groeit en de vervoerswijzekeuze niet verandert rijden er meer auto's in de stad. Meer autoritten betekent meer verkeersoverlast, verminderde leefbaarheid, en minder ruimte voor duurzame alternatieven.



Toe/afname aan verkeer t.o.v. 2019 (met doortrekking A15, zonder aanvullende maatregelen)

VERTRAGING VOOR DE AUTO

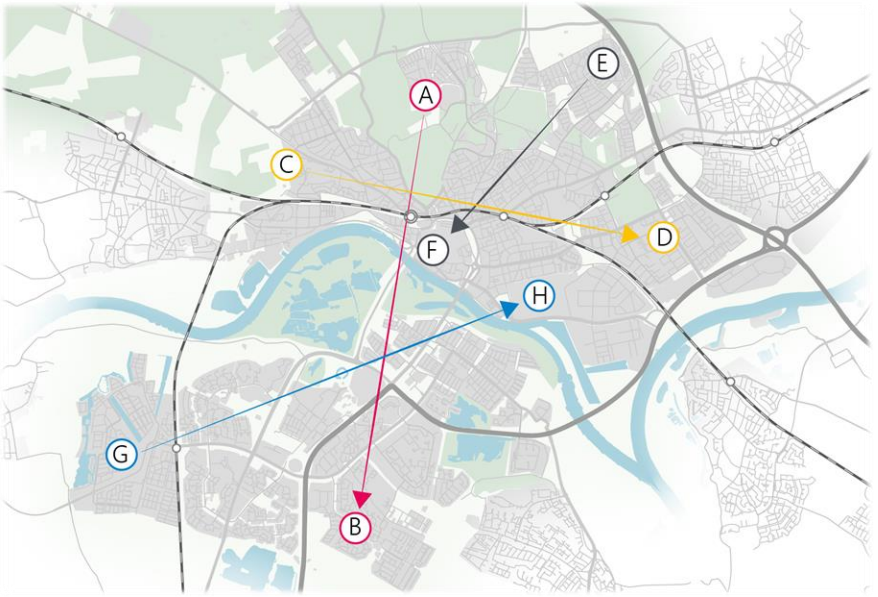
De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem. De groei van het verkeer leidt tot een zwaardere belasting van het wegennetwerk, waardoor met name in de spitsen de reistijd verder toeneemt en dat heeft bijvoorbeeld economische gevolgen.

De figuur geeft inzicht in de vertragingsfactor in de avondspits voor verschillende routes. De factoren geven inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzichte van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is.

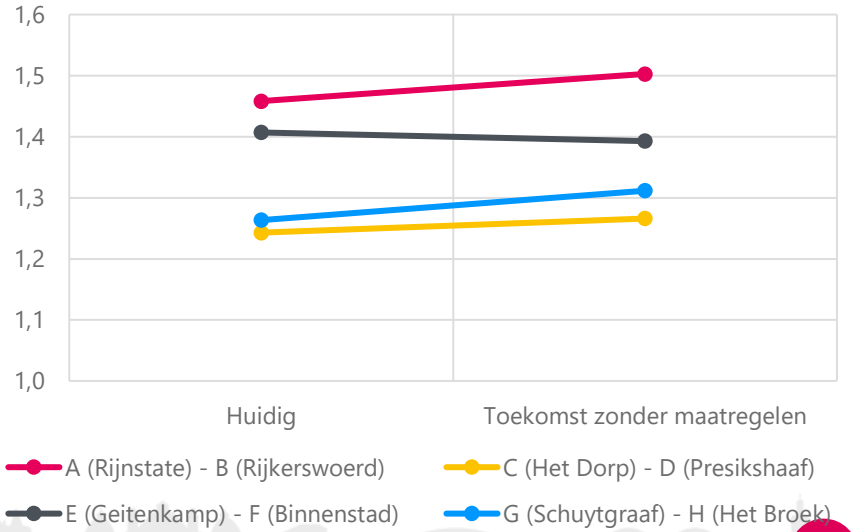
In de figuur is zichtbaar dat in de toekomst zonder maatregelen de reistijdfactoren over het algemeen toenemen. Dit betekent dat er meer vertraging is met de auto op de spitsmomenten ten opzichte van de huidige situatie en dat heeft nadelige economische effecten.

LUCHTKWALITEIT EN GELUID

Omdat het aantal voertuigkilometers van het gemotoriseerd verkeer toeneemt, neemt ook de overlast van het verkeer toe. Meer gemotoriseerd verkeer betekent een afname van de leefbaarheid in de stad. Het extra verkeer zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van de geluidsoverlast door het verkeer. Bovendien bevinden de grote verkeerstoenames zich ook op wegen waar op dit moment al veel verkeersoverlast wordt ervaren. Hierdoor wordt het onprettig om in de stad te leven.



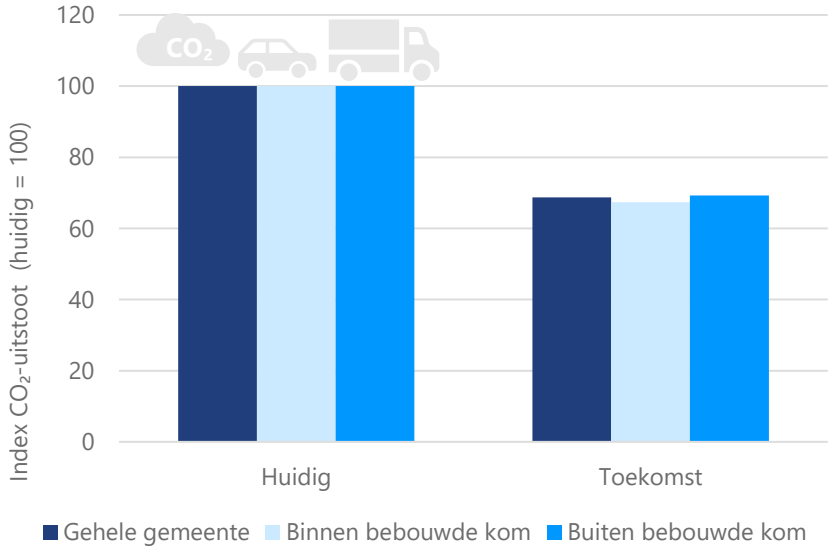
Reistijdfactoren autoroutes Arnhem



UITSTOOT VAN VERKEER

Met behulp van het verkeersmodel is de huidige en verwachte toekomstige uitstoot van het verkeer (CO_2) berekend. Hierbij is rekening gehouden met de huidige en toekomstige emissiefactoren, waarbij onderscheid is gemaakt naar wegtype, voertuigsoort, snelheid, congestie en afwikkelingskwaliteit. Het effect op de CO_2-emissie is inzichtelijk gemaakt voor de gehele gemeente Arnhem met onderscheid naar wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Zichtbaar is dat in de toekomst (2040) de CO_2-uitstoot van al het verkeer in Arnhem met circa 35% afneemt ten opzichte van de huidige situatie, ondanks de grote toename van het verkeer. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten, zoals elektrische auto's.



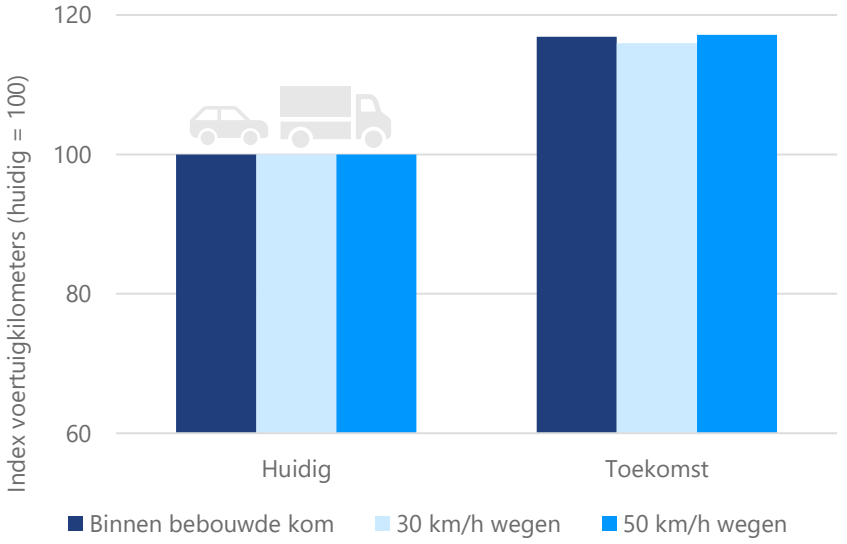
Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

VERKEERSVEILIGHEID

De hoeveelheid verkeer op een bepaalde soort weg heeft invloed op de verkeersveiligheid, specifiek voor de wegen binnen de bebouwde kom. Zo is het gunstig voor de verkeersveiligheid als de hoeveelheid verkeer op 50 km/u wegen afneemt, vooral waar fietsers en gemotoriseerd verkeer niet zijn gescheiden.

We drukken de hoeveelheid verkeer per soort weg uit in voertuigkilometers. Dit is het totaal aantal kilometers van al het gemotoriseerde verkeer samen over een bepaalde soort weg.

In de toekomst is een stijging van het aantal voertuigkilometers van ruim 15% zichtbaar op de wegen binnen de bebouwde kom. De toename op 30 km/u en 50 km/u wegen is vergelijkbaar. Door deze stijging van het aantal voertuigkilometers neemt ook het risico op ongevallen toe.



Ontwikkeling voertuigkilometers toekomst (zonder maatregelen) t.o.v. huidige situatie

2.5 Conclusie

Uit de probleemanalyse blijkt dat Arnhem fors moet ingrijpen om tot een gezonde, groene en leefbare stad te komen. Hieronder de belangrijkste kansen en opgaves voor de stad.

OPGAVES



Er komen meer mensen bij in Arnhem, waardoor het aantal verplaatsingen toe zal nemen.



Als we niets doen, wordt een groot deel van deze extra verplaatsingen met de auto gemaakt. Meer auto's zorgen voor meer gezondheidsdruk door meer uitstoot en meer geluid. We voldoen nu als stad al niet aan de richtlijnen en we zien gezondheidsklachten die het gevolg zijn van de uitstoot en geluidsoverlast van verkeer toenemen.



De vertraging en verkeersonveiligheid nemen toe en de robuustheid van het netwerk staat onder druk. Dit betekent dat wanneer er een incident plaatsvindt op één plek, ook de rest van de wegen vast staan.



Er is veel ruimte voor infrastructuur en de geparkeerde auto in Arnhem, maar de vraag naar ruimte voor groen neemt met klimaatverandering en door behoefte aan meer biodiversiteit en een gezondere omgeving steeds meer toe.



Het aantal bezorgdiensten neemt toe en daarnaast neemt de druk op het weggennet toe. Het wordt lastiger om op tijd de bevoorrading van winkels, horeca en bouwterreinen te regelen, afval op te halen en bestellingen af te leveren. Als Arnhem hebben we de ambitie om de logistiek te verduurzamen. Dit alles vraagt om heldere eisen en ambities voor schone en efficiënte logistiek.

KANSEN



Meer inwoners en arbeidsplaatsen ten gevolge van binnenstedelijke ontwikkeling geeft meer draagvlak voor de nabijheid van voorzieningen. De afstand van verplaatsingen wordt dan korter. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om meer verplaatsingen te voet af te leggen.



Veel korte afstanden worden op dit moment met de auto afgelegd. Hier ligt potentie voor meer fietsgebruik. Dit is niet alleen een schone manier van verplaatsen maar ook gezond! Het gebruik van de e-bike biedt kansen voor Arnhem door de heuvels en de bruggen.



Op dit moment is er al een hoog openbaar vervoer gebruik; dit heeft potentie om nog verder te groeien (met aandacht voor vervoersarmoede).



Deelvervoer biedt kansen in combinatie met het stimuleren van schonere verplaatsingen.



Ook het bundelen van vervoersstromen in hubs biedt mogelijkheden om schonere verplaatsingen te realiseren. Denk aan het parkeren van de auto aan de stadsrand en het bundelen van vrachten op overslagpunten buiten de binnenstad.



In de toekomst zijn er meer elektrische voertuigen die zorgen voor schonere verplaatsingen.

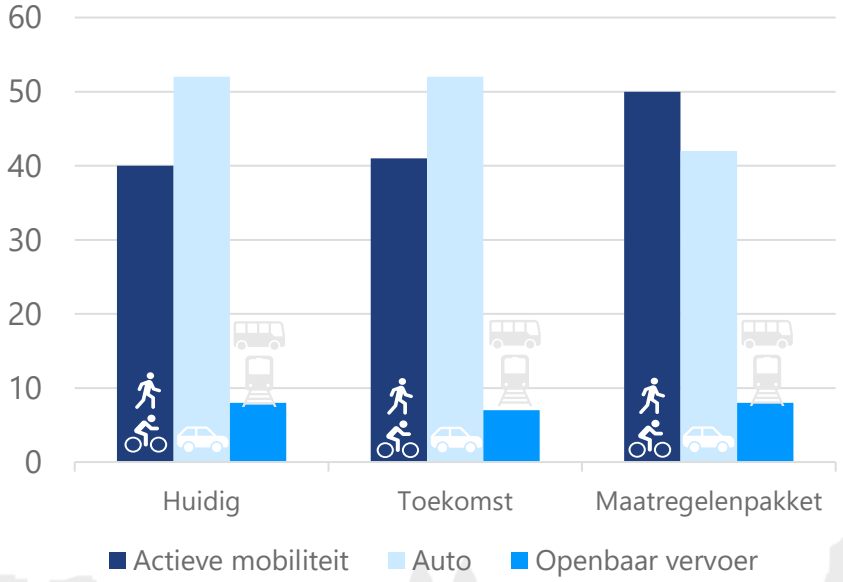
3. Effectenanalyse

Het maatregelenpakket zoals beschreven in hoofdstuk 4, 5 en 6 van het DMP is doorgerekend. De doorrekening brengt de effecten van het maatregelenpakket op de verkeerssituatie in Arnhem in beeld. Zo is getoetst of het maatregelenpakket voldoet aan de ambitie van dit mobiliteitsplan en invulling geeft aan de beschreven opgaves en kansen. Voor deze doorrekening is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel. Dit is het meest betrouwbare instrument om een prognose van de toekomstige verkeerssituatie op te stellen.

MEER ACTIEVE MOBILITEIT EN MEER OPENBAAR VERVOER

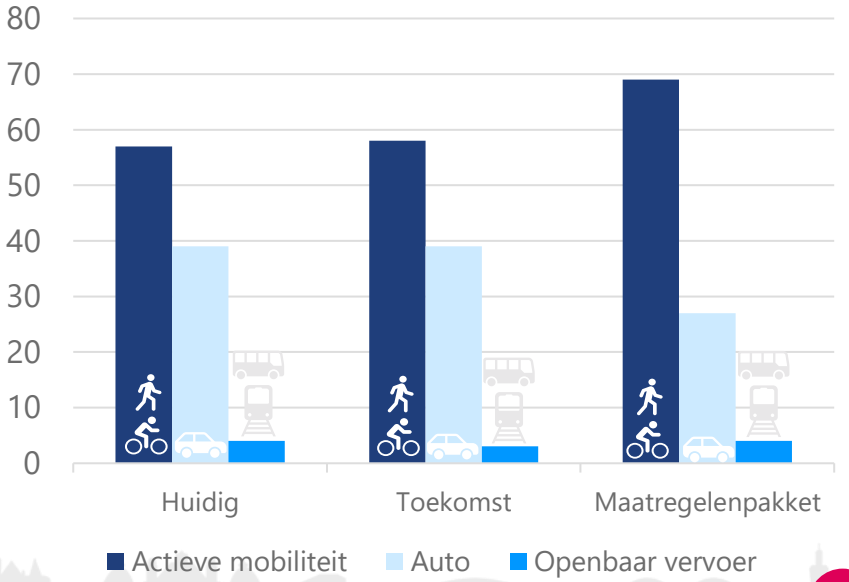
De auto wordt in de toekomst in Arnhem minder gebruikt, doordat het maatregelenpakket de alternatieven aantrekkelijker maakt. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien.

Verschuiving in vervoerswijze keuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)



Kijken we naar alleen de ritten binnen Arnhem dan wordt er in de toekomst al meer gelopen en gefietst, maar ook dit neemt door het maatregelenpakket toe. De auto krijgt duidelijk een minder groot aandeel in het aantal verplaatsingen. Verder is ook hier een toename te zien in het gebruik van het openbaar vervoer. Deze verschuivingen kunnen alleen plaatsvinden als het in Arnhem aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen, te lopen, en het openbaar vervoer te gebruiken.

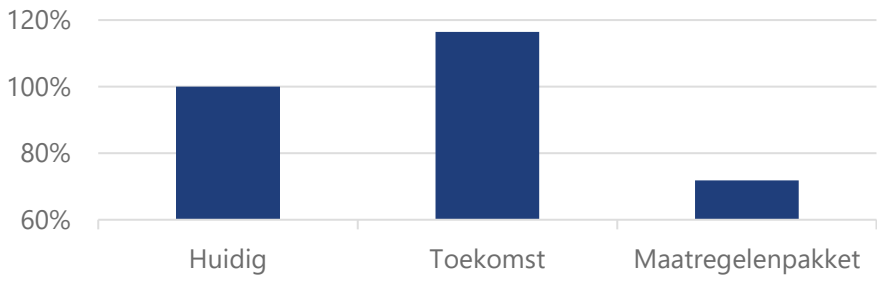
Verschuiving in vervoerswijze keuze binnen Arnhem (%)



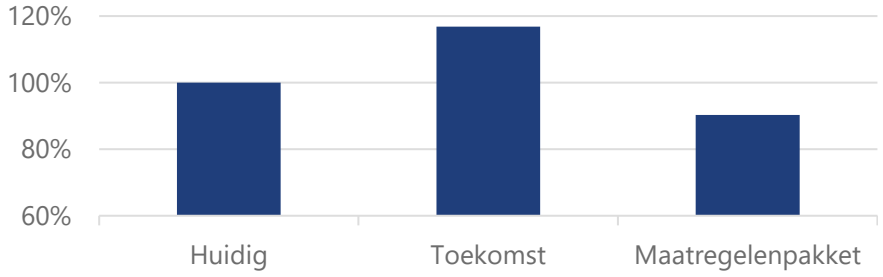
AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

Het totale aantal voertuigkilometers neemt door het maatregelenpakket af ten opzichte van de huidige situatie. Dit is te zien in onderstaande figuren. Op de centrumring (bovenste figuur) is een groter verschil te zien dan in heel Arnhem (onderste figuur). De huidige situatie is 100%, zonder maateregelen is het in de toekomst 120% en met het maatregelenpakket is dit 70% op de centrumring, en 90% in heel Arnhem.

Voertuigkilometers op de centrumring



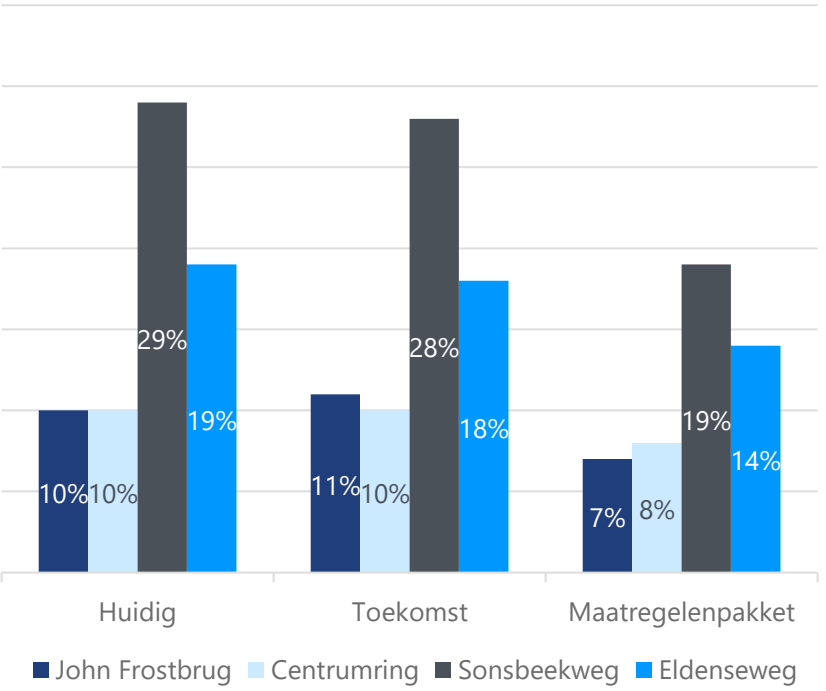
Voertuigkilometers in Arnhem



AFNAME DOORGAAND VERKEER

Ook is er een afname in de hoeveelheid doorgaand verkeer door Arnhem. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. In onderstaande figuur is een overzicht te zien van het aandeel doorgaand verkeer op vier wegvakken. In de huidige situatie is bijna 30% van het verkeer op de Sonsbeekweg doorgaand verkeer. Door de realisatie van het maatregelenpakket daalt dit naar zo'n 20%. Op de andere wegen is een vergelijkbare daling te zien. Het doorgaand verkeer gaat door het maatregelenpakket minder dóór Arnhem heen, en meer óm Arnhem heen rijden.

Doorgaand verkeer door Arnhem

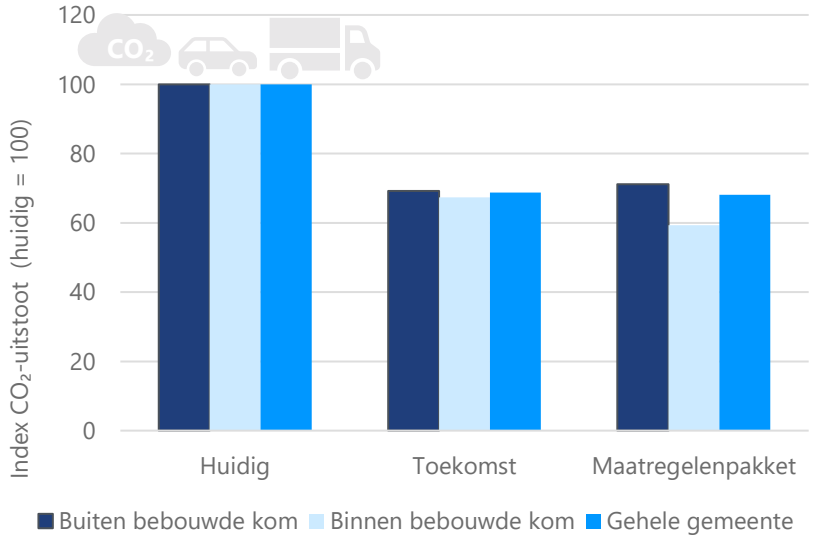


CO_2-UITSTOOT

Met behulp van het verkeersmodel is de huidige en verwachte toekomstige uitstoot van het verkeer (CO_2) berekend.

Zichtbaar is dat in de toekomst de CO_2-uitstoot van al het verkeer in Arnhem met circa 35% afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten.

Het maatregelenpakket resulteert in de gehele gemeente een lichte extra daling in een daling van de uitstoot. Hoewel de uitstoot van het verkeer buiten de bebouwde kom licht toeneemt, neemt de uitstoot binnen de bebouwde kom nog extra af. Dit heeft een positief effect voor de leefbaarheid en gezondheid.

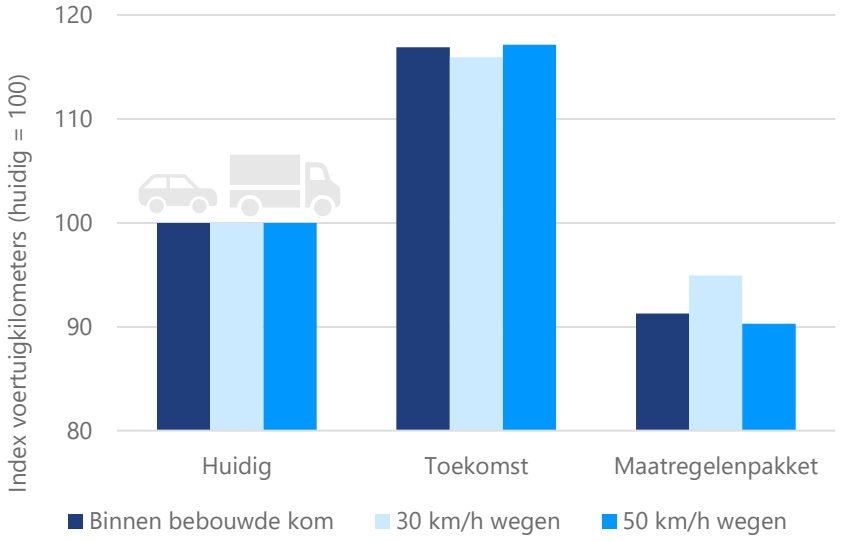


Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

VERKEERSVEILIGHEID

Onderstaand figuur geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers op de wegen binnen de bebouwde kom van Arnhem. Zichtbaar is dat in de toekomstige situatie zonder maatregelen het aantal voertuigkilometers met ruim 15% toeneemt, waarmee ook het risico op ongevallen stijgt.

Bij toepassing van het maatregelenpakket is er juist sprake van een daling van het aantal voertuigkilometers. De hoeveelheid verkeer daalt aanzienlijk en komt daarmee ook lager te liggen dan het huidige niveau. De grootste daling vindt plaats op 50 km/u wegen. Zeker als dit wegen betreft waar in de huidige situatie fietsers en gemotoriseerd verkeer niet gescheiden zijn, heeft deze verschuiving ook een positief effect op de verkeersveiligheid.

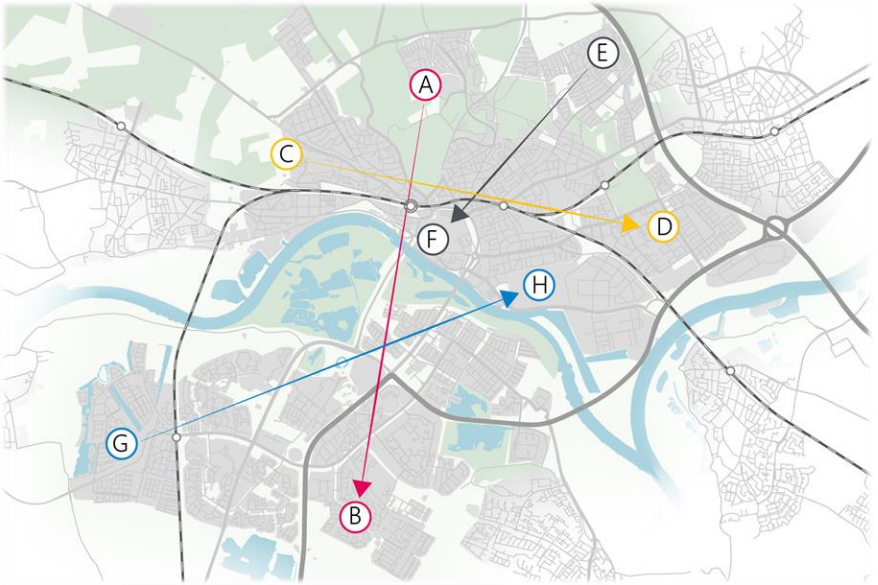


Ontwikkeling voertuigkilometers t.o.v. huidige situatie

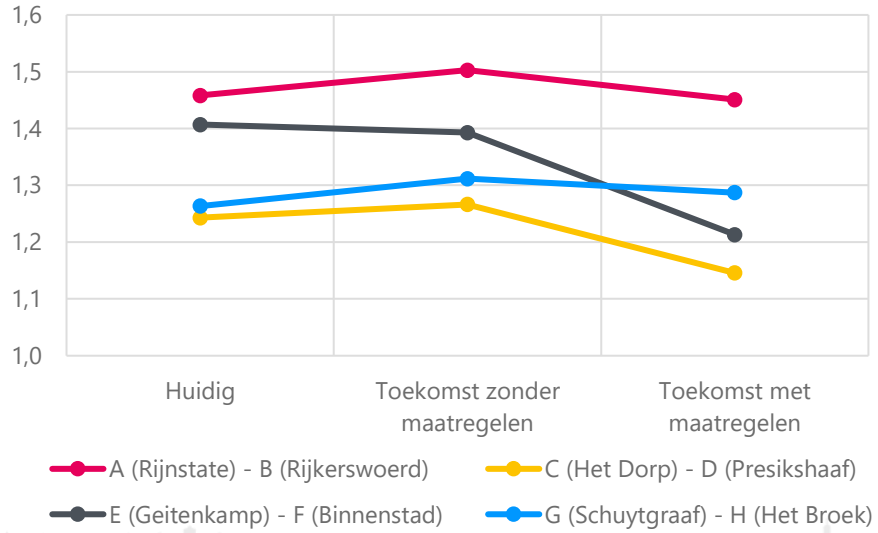
VERTRAGING VOOR DE AUTO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt in een toekomst zonder maatregelen tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem met meer vertraging tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de economie. De vertragingsfactor geeft inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzicht van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is en dus ook een beeld van de economische impact.

In de figuur is zichtbaar dat het maatregelenpakket leidt tot een daling van de vertraging in de avondspits. Op een aantal routes is zelfs minder vertraging dan in de huidige situatie. Deze resultaten laten zien dat het mogelijk blijft om in Arnhem zonder al te veel vertraging met de auto te reizen. Dit ondanks de maatregelen die de reistijd binnen Arnhem vergroten, waardoor het doorgaand verkeer om Arnhem gaat rijden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de stad afneemt.



Reistijdfactoren routes Arnhem



LUCHTKWALITEIT EN GELUID

Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder dragen bij aan de leefbaarheid in Arnhem. De maatregelen in dit mobiliteitsplan hebben effect op de luchtkwaliteit en de geluidshinder. De belangrijkste effecten lichten we hier nader toe.

Zoals aangegeven neemt door het maatregelenpakket het aantal voertuigkilometers in de stad af. Deze afname heeft tot gevolg dat het totale verkeer in de stad minder geluid en minder schadelijke stoffen (zoals NOx) produceert.

- Als de verkeersintensiteit op een wegvak met 20% afneemt ten opzichte van de huidige situatie, neemt de geluidbelasting op bijvoorbeeld de woningen langs de weg af met ongeveer 1 dB (decibel). Bij 40% afname van de verkeersintensiteit is de afname van de geluidsbelasting 2 dB. Een afname van 2 dB is een significante afname en waarneembaar voor het menselijk oor. Dit betekent dat door het maatregelenpakket bijvoorbeeld langs de Sonsbeekweg, Apeldoornseweg en Batavierenweg een waarneembaar afname van het verkeersgeluid ontstaat.

- Ten aan zien van de luchtkwaliteit geeft een weg met bijvoorbeeld 20% minder verkeer ook 20% minder uitstoot. Dus het maatregelenpakket, met minder verkeer in Arnhem tot gevolg, is gunstig voor de luchtkwaliteit in Arnhem. Echter de luchtkwaliteit is ook van allerlei andere factoren afhankelijk, zoals de achtergrondconcentratie en de wegen in de omgeving. Daarom vertaalt een 20% afname zich niet rechtstreeks in 20% betere luchtkwaliteit. Op plekken met een hoge verkeersintensiteit (zoals de centrumring) is het positieve effect van een verkeersafname op de luchtkwaliteit het grootst. Bovendien blijkt uit de resultaten dat op de plekken met een hoge verkeersintensiteit de afnames van het verkeer (door het maatregelenpakket) ook het grootst zijn (zoals op de centrumring).

Naast de afname van het verkeer in Arnhem zijn er nog twee meer specifieke verkeersmaatregelen uit het maatregelenpakket die effect hebben op de luchtkwaliteit en/of het verkeersgeluid.

- Hoe lager de snelheid van het verkeer hoe lager de geluidsbelasting. Het aanpassen van de snelheid van 70 naar 50 km/u en van 50 naar 30 km/u geeft beide ongeveer een afname van 2 dB van de geluidsbelasting op bijvoorbeeld de woningen langs de weg. Het uiteindelijk effect is wel afhankelijk van de omgevingskenmerken zoals de wegdekverharding. Bij herinrichting van de weg om tot een geloofwaardige aanpassing van de maximumsnelheid te komen is de wegdekverharding dan ook een aandachtspunt. Verkeer dat over klinkers rijdt produceert meer geluid dan verkeer dat over asfalt rijdt. Het effect van snelheidsverlaging heeft weinig effect op de luchtkwaliteit, omdat er voor de luchtkwaliteit meer factoren een rol spelen.

- Het verminderen van het aantal rijstroken heeft ook effect op de luchtkwaliteit en/of het verkeersgeluid. Door het verminderen van het aantal rijstroken komt over het algemeen de rijbaan op grotere afstand van de aan de weg gelegen woningen (en andere voorzieningen) te liggen. Daardoor rijdt het verkeer op grotere afstand van de woningen en zal de geluidsbelasting op de woningen afnemen en de luchtkwaliteit bij de woningen verbeteren.

Tot slot dragen allerlei andere maatregelen zoals de zero-emissiezone en laadvoorzieningen ook zowel direct als indirect bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

Memo

Datum : 9 april 2024

Aan : gemeenteraad

Van : college van B&W

Betreft : Moties en toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan

Inleiding

Bij de behandeling van de ‘startnotitie participatie Duurzaam mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ zijn moties aangenomen en toezeggingen gedaan. Dit memo beschrijft de wijze waarop invulling is gegeven aan die moties en toezeggingen, of hoe dat de komende periode nog wordt gedaan.

Moties
Er zijn twee moties die zijn aangenomen bij de behandeling van de ‘startnotitie participatie Duurzaam mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’.

Onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers (23M19)
De motie roept op de mogelijkheden te verkennen om maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers in te voeren, dit in het participatieproces te betrekken en mee te nemen in de nieuwe parkeernota.

Het duurzaam mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen de koers voor het parkeerbeleid en daarin is beschreven om aandacht te hebben voor maatschappelijke parkeervergunningen. Verdere uitwerking en concretisering vindt echter plaats in het parkeerbeleid. Deze motie is daarom ook niet afgedaan.

Stimuleren van fietsgebruik in wijken met een lage fietsparticipatie (23M29)
De motie roept op een plan te ontwikkelen om het gebruik van de fiets te stimuleren in wijken met een lage fietsparticipatie, vooral onder vrouwen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke behoeften en omstandigheden van deze doelgroep.

Arnhem heeft de Citydeal fiets ondertekend. Doel van die citydeal is *‘bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen’* en richt zich op mensen die geen toegang tot een fiets hebben, of niet de vaardigheden hebben om te kunnen fietsen. In dat kader zijn we nu al een plan aan het maken het fietsen te stimuleren. We richten ons daarbij juist op wijken met een lage fietsparticipatie en zullen speciale aandacht voor vrouwen hebben. Er wordt nog gewerkt aan het plan en de motie is daarom ook nog niet afgedaan.

Toezeggingen

Toezegging	**Status**	**Toelichting**
Wethouder Kundic zegt toe om bij de verdere uitwerking van uitvoeringskader elektrisch laden de rol van gehandicaptenvervoer mee te nemen met betrekking tot de laadinfrastructuur.	Loopt	Dit wordt momenteel in regionaal verband, en in samenwerking met Avan, uitgewerkt. We verwachten rond de zomer van 2024 dit plan ten uitvoer te brengen en zullen u er dan ook weer over informeren.
Wethouder Kundic zegt n.a.v. een vraag van Rebin Maref (VVD) toe met de ondernemer in gesprek te gaan over het plaatsen van laadpalen in de parkeergarage.	Afgedaan	Het gesprek heeft plaatsgevonden om te kijken naar de mogelijkheden. Het proces om laadpalen te plaatsen in de garage loopt. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Wethouder Kundic zegt toe om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot mantelzorgvergunningen.	Loopt	Het duurzaam mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen de koers voor het parkeerbeleid en daarin is beschreven om aandacht te hebben voor maatschappelijke parkeervergunningen. Het parkeerbeleid is een nadere uitwerking van het DMP en zal na vaststelling van het DMP aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden. Verdere uitwerking en concretisering rondom vergunningen vindt plaats in het parkeerbeleid. Deze motie is daarom ook niet afgedaan.
Wethouder Kundic zegt n.a.v. de mondelinge vragen van D66 en PvdD van 18 januari over ‘parkeerboetes voor mensen met gehandicaptenparkeerkaart door inzet scanauto’s’ toe, dat de evaluatie van het scanautobeleid in maart dit jaar gestart wordt en dat het college met de resultaten terugkomt bij de gemeenteraad.	Afgedaan	Deze evaluatie is 28 november met de gemeenteraad gedeeld. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe dat de component draagvlak wordt meegenomen in het participatieproces.	Afgedaan	In de tweede ronde participatie zijn stellingen voorgelegd om het draagvlak te meten voor verschillende maatregelen. Naast bijeenkomsten en gesprekken, die vooral kwalitatieve informatie geven, zijn online de stellingen beantwoord door ruim 1.100 individuele bezoekers van de website. De resultaten van de participatie zijn als bijlage bij het DMP opgenomen. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om niet enkel te kijken naar het belang van ondernemers maar naar de economische impact op de stad van nieuw beleid.	Afgedaan	Onderdeel van de effectbeschrijving is ook het effect op de verkeersafwikkeling (toe- of afname van files) in de stad. Dat is een belangrijke graadmeter voor de economische bereikbaarheid. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om te kijken wat er mogelijk is in het participatieproces met betrekking tot de loting van inwoners voor deelname.	Afgedaan	Voor de “ronde tafel” gesprekken met bewoners is een uit database met inwoners een zo goed mogelijke vertegenwoordiging (op basis van o.a. woonwijk, leeftijd en opleidingsniveau) geselecteerd. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om aanvullende gesprekspartners uit te nodigen, buiten de al genoemde partijen in het raadsvoorstel, die door verschillende fracties aangedragen zijn tijdens de bespreking	Afgedaan	Alle genoemde partijen zijn benaderd voor deelname aan de expertsessies en stadsbrede evenementen. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Toezegging 1364 ‘Burgerinitiatief Centrumring Arnhem’	Afgedaan	Deze toezegging is al afgedaan. Er zijn echter wel enkele punten die in het DMP zouden worden meegenomen. Die staan hieronder beschreven
Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1a. Op de Centrumring wordt ingezet op vermindering van de maximum snelheid, te beginnen met het traject Weerdjesstraat-Trans-Eusebiusplein		In het DMP wordt ingezet op een verlaging van de maximumsnelheid van meer wegen dan alleen de Centrumring. De toegestane maximum snelheid moet passen bij de inrichting. Naast het plaatsen van een bord dient dus ook de weg aangepast te worden. In het DMP wordt uitgegaan van een aanpak van de centrumring in twee fasen. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1b. Op de Centrumring wordt ingezet op toepassing van trajectcontrole als middel om de verkeerssnelheid te beheersen	Loopt	Er is nog onvoldoende bekend van deze technologie. We kunnen niet stellen dat we trajectcontrole gaan inzetten. Wel hebben we opgenomen dat we de inzet van trajectcontrole gaan onderzoeken.
Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1c. Sluipverkeer op de Centrumring wordt met kracht tegengegaan.	Afgedaan	Het maatregelenpakket opgenomen in het DMP dringt het doorgaande verkeer door Arnhem sterk terug. In de onderzoeken naar de mogelijkheden om het sluipverkeer terug te dringen is ook gekeken naar het knippen van de centrumring om doorgaand verkeer onmogelijk te maken. De nadelen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad van deze variant waren zo groot dat hier niet voor gekozen is. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Samenvatting participatie duurzaam Mobiliteitsplan

Vooraf

- Deze samenvatting bevat de hoofdlijnen van de opzet en de resultaten van alle participatie-activiteiten voor het Duurzaam Mobiliteitsplan. Van alle activiteiten zijn ook afzonderlijke verslagen of rapportages gemaakt, waarin de inbreng in detail is vastgelegd. Naast de samenvatting zullen ook deze onderliggende stukken voor iedereen toegankelijk zijn via de website arnhem.nl/mobiliteit.
- Goed om te weten bij het lezen van dit stuk: voordat we deze tekst beschikbaar maken, zal deze nog worden geredigeerd met het oog op duidelijkheid en leesbaarheid.

Inleiding

De gemeente Arnhem wil een mobiliteitsbeleid opstellen dat in het teken staat van een gezonde en leefbare stad. Het college van B&W formuleert dit als: ‘een nieuw mobiliteitsplan waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht de uitgangspunten zijn’. Dit zal flinke impact hebben op de stad, en daarom is belangrijk dat alle Arnhemmers kunnen meedenken over dit onderwerp. Samen moeten we onze aanpak van mobiliteit veranderen. Hoe gaan we dat doen? We willen rekening houden met kansen die er zijn. Maar ook aandacht geven aan zorgen van bewoners. Bijvoorbeeld over de verdeling tussen auto, voetganger, fiets en openbaar vervoer. Of hoe we de ruimte voor parkeren en de ruimte voor groen verdelen.

Dit document bevat een samenvatting van de participatie die tijdens het proces om tot een duurzaam mobiliteitsplan te komen is uitgevoerd. Hierbij is voor twee participatieronden beschreven wie er meededen, wat er is ingebracht en wat daar vervolgens mee gedaan is. Voordat we op de beide participatieronden ingaan beschrijven we eerst de kaders van de participatie.

Kaders

Het maken van het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan begint niet met een leeg vel. Het plan is een verdere uitwerking van de Omgevingsvisie 2040, die door de gemeenteraad is vastgesteld. De omgevingsvisie geeft de kaders voor de koerswijziging in het mobiliteitsbeleid:

- straten en pleinen groener maken
- lagere snelheden voor het verkeer
- meer ruimte voor voetganger, fietser en het ov en minder ruimte voor de auto
- wel toegang tot de stad, maar het beperken van de doorgang
- lagere parkeernormen.

Binnen het kader van deze koerswijziging hebben we aan Arnhemmers en betrokken organisaties gevraagd wat ze als kansen, opgaven en aandachtspunten zien.

Participatieronde 1

De opzet

Voor de eerste participatieronde hebben we inwoners, ondernemers en organisaties uit de (winkel)centra, belangengroepen, en de organisaties op de werk- en leerlocaties in Arnhem actief benaderd.
Daarvoor is een campagne opgestart via de maillijsten van de gemeente, persberichten, artikelen in de Arnhemse koerier en de sociale media van de gemeente Arnhem. Er is ook een speciale pagina ingericht op de website van de gemeente. Doelstellingen hiervan waren het informeren over het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan en het activeren om mee te doen aan de participatie.

In de tabel hieronder staat een overzicht van de activiteiten in de eerste participatieronde, met daarbij wie er hebben deelgenomen.

Activiteit	**Wanneer**	**Bereik**
Digitale kick-off	26 juni	30 live kijkers, link 233 keer aangeklikt
Social mediacampagne	26 juni /10 juli	89874 mensen, 3019 kliks, 428 opmerkingen
Online vragenlijst	26 juni /16 juli	895 deelnemers
Expertsessies	5, 10 en 12 juli	20 deelnemers
Focusgroepen	12, 13 en 14 juli	36 deelnemers in 3 sessies wijktype A, B en C
Wijkactiviteit	28 juni 2023	120 gesprekken, Centrum, Malburgen, Schuytgraaf,

De digitale kick-off was een online uitzending van 1,5 uur waarin de doelen van het duurzaam Mobiliteitsplan, de uitgangspunten en het participatieproces werden toegelicht door de wethouder en de projectleider.
De social media campagne vond plaats via de social media van de gemeente Arnhem (Facebook, Instagram, Linkedin), en bestond uit advertenties en geschreven posts, specifiek gericht op de verschillende wijktypen.
De online vragenlijst bestond uit zeventien vragen. Er werd gevraagd naar de beoordeling van mobiliteitsthema's (zoals: welk cijfer geeft u de verkeersveiligheid in uw wijk) en naar het belang van deze thema's (hoe belangrijk vindt u de verkeersveiligheid in uw wijk). Ook hierin is onderscheid gemaakt naar de wijktypen.
Voor de focusgroepen zijn Arnhemmers uit de drie wijktypen door onderzoeksbureau I&O research benaderd voor een dieptegesprek. De groepen werden zo representatief mogelijk samengesteld.
Voor de drie expertsessies zijn via een directe mail vertegenwoordigers van Arnhemse (belangen)organisaties uitgenodigd. Er was een sessie over de (winkel)centra, over werk- en leerlocaties en over toegankelijkheid.
Bij de wijkactiviteit is het mobiliteitsteam met een historische Trolleybus in de drie wijktypen gaan staan, om het gesprek aan te knopen met Arnhemmers.

Inbreng: de hoofdlijnen

Wat zien Arnhemmers als de belangrijkste onderwerpen en knelpunten in de mobiliteit in Arnhem? We geven hier de hoofdlijnen weer van de inbreng uit de online enquête, de focusgroepen en de gesprekken in de wijk.

Resultaten van de online enquête

Aan de online enquête deden 895 Arnhemmers mee. Ze werden gevraagd het belang van onderwerpen aan te geven, en ze met een cijfer te beoordelen. Dit kon op een schaal van 1 op 10.

De belangrijkste onderwerpen voor Arnhemmers zijn:

- leefbaarheid in de wijk (9,1)
- verkeersveiligheid in de wijk (8,8)
- Het fietsnetwerk in de stad (8,6)
- het goed kunnen stallen van de fiets in de wijk (8,6).

Het hoogst beoordeeld worden:

- De mogelijkheid om fietsen te parkeren dicht bij de woning (8,0)
- De bereikbaarheid van de binnenstad met het OV (7,8)
- De ruimte voor voetgangers in de binnenstad (7,4)

Het laagst beoordeeld worden:

- Het autonetwerk van de stad (5,8)
- De P&R voorzieningen (5,4)
- De mogelijkheden voor deelmobiliteit (4,9)

Uit de verschillen tussen het belang van een onderwerp en de beoordeling kun je afleiden waar voor de respondenten de prioriteit in de aanpak moet liggen.

De grootste verschillen zijn:

- Verkeersveiligheid (belang 8,8 en beoordeling 6,0)
- Oversteekbaarheid centrumring (belang 8,4 en beoordeling 6,0)
- Leefbaarheid in de wijk (belang 9,1 en beoordeling 7,1).

De inwoners van het centrum beoordelen het fietsparkeren en het parkeren in de wijk lager dan de inwoners van de omliggende wijken. Deelmobiliteit wordt in het centrum en de buitenwijken anders beoordeeld (een 5,7 om een 4,0). Bewoners van de buitenwijken vinden het autonetwerk van Arnhem (nog) belangrijker dan de inwoners van de rest van de stad. De oversteekbaarheid van de centrumring wordt door bewoners van het centrum wat meer als een probleem beoordeeld dan door mensen in de buitenwijken. Verkeersveiligheid is ook in de opmerkingen bij de enquête een belangrijk thema. Inwoners ervaren dat veel automobilisten te hard rijden, en dat handhaving ontbreekt. Bij leefbaarheid in de wijken worden veel opmerkingen gemaakt over parkeerproblemen en de snelheid van het verkeer.

Focusgroepen en gesprekken in de wijk

Arnhemmers zien in het autonetwerk een groot struikelblok van de Arnhemse mobiliteit. De strekking: het verkeerssysteem in de stad is kwetsbaar met al het verkeer dat de Rijn over moet. Als er iets op de A12 uitvalt is er enorm veel sluipverkeer. Er hoeft maar één ding te gebeuren en dan

stroomt het vol. De bruggen horen volgens de Arnhemmers bij de stad, maar die hebben samen met de centrumring ook een negatieve impact op de doorstroming van autoverkeer, met name tijdens de spits en bij calamiteiten. Arnhemmers in Noord ervaren dat de auto dominant is op straat. Dat uit zich onder meer in onveiligheid en ruimtegebrek voor fiets en voetganger. Verschillende mensen geven aan dat er rondom scholen overlast is van auto's. Veel ouders komen hun kinderen met de auto naar school brengen, wat zorgt voor parkeeroverlast en onveilige situaties voor de voetgangers en fietsers.

Andere knelpunten zijn onder meer hardrijders op de ring, groot vrachtverkeer in het centrum en overlast van wijkvreemde parkeerders. Qua openbaar vervoer is men trots op de duurzame, iconische trolleybus. Men is tevreden over de vele treinstations en de busverbindingen, al nemen de dekking en frequenties daarvan af richting de buitenwijken. Bewoners uit het centrum en de wijken daaromheen kennen veel busverbindingen in de stad. Terwijl juist de bewoners uit de buitenwijken merken dat de dekking en de frequentie van het busvervoer is afgenomen. Bovendien ervaren zij dat de bus altijd via de binnenstad rijdt (om bijvoorbeeld naar een andere wijk of het ziekenhuis te komen). Daarnaast wordt er genoemd dat het openbaar vervoer duur is. Zeker als je met meerdere mensen uit het gezin moet. Bij de gesprekken in de wijk werd vaker genoemd dat de kwaliteit van het ov is afgenomen. Mensen geven ook aan dat veel zaken op mobiliteitsgebied goed geregeld zijn, en dat Arnhem autovriendelijk is: je kunt buiten de spits overal snel komen.

Kansen en aandachtspunten bij de aanpak

Wat zien Arnhemmers als kansen en aandachtspunten bij de aanpak van mobiliteit? We geven hier de hoofdlijnen uit de focusgroepen, de gesprekken op straat en de expertsessies.

Deelnemers aan de focusgroepen staan positief tegenover het verduurzamen van mobiliteit. Ze denken daarbij vooral aan het uitbreiden van de autoluwe binnenstad, meer inzetten op elektrische vervoermiddelen en een betere doorstroming op de centrumring door een groene golf en lagere maximumsnelheden. In de expertsessies wordt aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van centrumring en een goede verkeersafwikkeling om de stad heen. Ook om sluipverkeer door de stad te voorkomen.

Er is ook een belangrijke rol weggelegd voor grote werkgevers als Rijnstate en instellingen als de HAN, zij kunnen werknemers en studenten stimuleren om de auto te laten staan. Werk goed met deze organisaties samen is het advies.

Ruimte voor de voetganger, fiets en ov, lagere snelheden

Arnhemmers in de focusgroepen ondersteunen het plan om meer ruimte te geven aan de voetganger, fiets en ov, en het autogebruik te verminderen. Dat zou kunnen door het aanleggen van bredere fietspaden en trottoirs, met name in de oudere wijken zoals in Arnhem-Noord. Idealiter worden dit dan fietsstraten waarop de auto slechts te gast is. Daarnaast denken de Arnhemmers aan meer (gratis) bewaakte en overdekte fietsstallingen in de stad, zoals bijvoorbeeld bij Rozet.

In de expertsessies wordt genoemd dat met name in de woonwijken en voor korte afstanden vaker de fiets meer ruimte moet krijgen. Het belang van fietsenstallingen wordt benadrukt. Aandacht vraagt de snelheid van fietsers (e-bikes) ten opzichte van voetgangers. In de expertsessies is verder benoemd dat hogere frequentie en toegankelijkheid van bussen wel eens belangrijker kon zijn dan de snelheid waarmee de bussen rijden.

Bij het verlagen van maximumsnelheden wijzen mensen zowel in de focusgroepen, de gesprekken op straat als in de expertsessies op het belang van handhaving en gedragsverandering. Men is sceptisch of dit wel lukt.

Parkeren en hubs

Arnhemmers in de focusgroepen zien kansen voor parkeerregulering door met name wijkvreemde parkeerders en (dubbel) autobezit te ontmoedigen. De gemeente zou kunnen kijken naar het vergunnings-en tarievenstelsel met onderscheid tussen een of meerdere auto's, forenzen, bezoekers en toeristen. In het slim verstrekken van vergunningen ziet men potentie. Bijvoorbeeld een vergunning voor het parkeren van één auto voor de deur en een tweede verder op afstand. Parkeerregulering ziet men uiteindelijk wel als symptoombestrijding: het terugdringen van het aantal auto's moet het doel zijn. Men vreest een waterbedeffect bij het uitbreiden van het gebied voor betaald parkeren.

Ook nieuwe en betere transferia en carpoolplekken worden genoemd, net als kleinere en schonere pakketbezorging. Dat kwam ook aanbod in de expertsessies. Met stelt dat de bestaande parkeerplekken in de stad efficiënter kunnen worden benut. Verder wordt aandacht gevraagd voor goed P&R beleid om de stad heen, en de mogelijkheid om te variëren in parkeernormen bij de werkgebieden. Inzetten op hubs is belangrijk, zowel voor personen, goederen als voor bouwlogistiek.

Rekening houden met specifieke groepen

Zowel in de focusgroepen als de gesprekken op straat gaven mensen aan dat bij maatregelen voor mobiliteit rekening moet worden gehouden met mensen die geen auto hebben, en met mensen die juist **afhankelijk zijn van de auto** – bijvoorbeeld ouderen of mensen met een beperking. Maar het geldt ook voor reisbewegingen waar geen goed alternatief is voor de auto.

Participatieronde 2

We hebben Arnhemmers en betrokken organisaties voor de zomer van 2023 gevraagd wat ze zien als kansen, opgaven en aandachtspunten voor de mobiliteit in 2040. In deze eerste participatie ronde kwam naar voren dat Arnhemmers in grote lijnen positief staan tegenover het verduurzamen van mobiliteit en het terugdringen van de dominante positie van de auto. Daarbij gaven ze aan dat de alternatieven voor de auto dan wel moeten worden verbeterd. Ook moeten we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto. Een goede fasering van de maatregelen is belangrijk.

In de tweede participatieronde (van 30 oktober 2023 tot 8 december) hebben we de lijn doorgetrokken, en concretere maatregelen voorgelegd aan belanghebbenden in de stad. Het uitgangspunt daarbij was opnieuw dat de mens centraal staat en niet de auto en de doorstroming van het verkeer. Het gaat erom aangenaam en veilig verblijven in de stad en de woonwijken te versterken. De keuzevrijheid voor mobiliteit blijft in stand, maar we maken het aantrekkelijker om je te voet, met de fiets of met het ov te verplaatsen. We proberen onnodig doorgaand verkeer te voorkomen, en maken meer ruimte voor groen. Het gaat om een samenhangend pakket maatregelen, met op de verschillende wijken afgestemde verkeersoplossingen.

De maatregelen

De maatregelen die zijn voorgelegd zijn onder vijf thema's samen te vatten. Hieronder een overzicht op hoofdlijnen. Dit waren voorstellen, die vervolgens zijn getoetst bij de verschillende belanghebbenden. Het uiteindelijke duurzaam mobiliteitsplan wordt mede op basis van deze inbreng, bijgesteld.

<u>Uitnodigende voetganger- en fietsinfrastructuur</u>

- Meer ruimte voor de voetganger, door aanleg van comfortabele en ruime voetpaden
- Verbeteren en aanleggen (snel)fietsroutes
- Twee nieuwe fietsbruggen over de Rijn, Fietsbruggen Oost en West
- Voetganger- en fietsvriendelijke verkeerslichten
- Voldoende (ook bewaakte) stallingsmogelijkheden om het fietsen te stimuleren
- Hoe '(binnen)stedelijker' een wijk is, des te meer ruimte maken we daar voor de voetganger en de fietser, terwijl in de wijken aan de rand van de stad meer ruimte voor de auto zal blijven.

<u>Uitstekend openbaar vervoer</u>

- Frequentie bus en trein omhoog
- Bestaande buslijnen verlengen
- Extra buslijnen BRT (bus rapid transit: openbaar vervoer met nog hogere frequentie en betere doorstroming)
- Ringlijn die de wijken verbindt (niet via Arnhem CS)

<u>Maximumsnelheid verlagen</u>

- Verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur als de nieuwe standaard voor vergroten veiligheid, oversteekbaarheid en verminderen vervuiling en geluidsoverlast. Overal, behalve de absolute hoofdwegen.

Wegennet aanpassen

- Verminderen van doorgaand verkeer door het terugbrengen van het aantal rijstroken per richting
- Voor gemotoriseerd verkeer afsluiten van wegen die als sluiproutes worden gebruikt of een barrière vormen in een groen gebied.

Parkeren reguleren en mobiliteitshubs

- Vergroten van gebied voor gereguleerd parkeren (dat wil zeggen: waar parkeervergunning nodig is)
- Een maximumaantal parkeervergunningen per woning of auto's op afstand te laten parkeren.
- Verminderen straatparkeren in de binnenstad
- Stimuleren bezoekers uit de regio om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets, Stimuleren van bezoekers om hun auto aan de randen van de stad te laten staan in P+R's.

Mobiliteitsgedrag beïnvloeden

- Het stimuleren van duurzamer mobiliteitsgedrag door het inzetten van educatie, gedragscampagnes en een gecoördineerde werkgeversaanpak
- Het creëren van voorzieningen voor laden, stadsdistributie, fietsparkeren en een beter parkeerverwijsssysteem.
- Inzetten op handhaving
- Specifieke aandacht voor schoolomgevingen

Opzet

De tweede participatieronde begon met de uitvoering van de focusgroepen (eind oktober 2023) en liep door tot 8 december 2023. We hebben opnieuw inwoners, ondernemers en organisaties uit de (winkel)centra, belangengroepen, en de organisaties op de werk- en leerlocaties in Arnhem actief benaderd. Daarvoor hebben we de maillijsten van de gemeente, persberichten, artikelen in de Arnhemse Koerier en de sociale media van de gemeente Arnhem gebruikt. Daarnaast is er in de tweede helft van november gemaakt van buitenreclame (80 A0 posters) om bewoners aan te moedigen mee te doen aan een tweede online peiling, en te gaan kijken op meedenken.arnhem.nl. Gedurende de hele periode werd gecommuniceerd via een speciale pagina op de website van de gemeente. Doelstellingen hiervan waren het informeren over het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan en het activeren om mee te doen aan de participatie. De social media campagne vond opnieuw plaats via de social media van de gemeente Arnhem (Facebook, Instagram, Linkedin), en bestond uit organische posts en advertenties en specifiek gericht op de 3 verschillende wijktypen (centrum, schilwijken rondom het centrum en de wijken meer aan de rand van de stad).

- De online vragenlijst was enkele weken beschikbaar op het meedenk-platform van de gemeente Arnhem: meedenken.arnhem.nl. Om de respons te bevorderen is met stellingen gewerkt, en is de hoeveelheid vragen beperkt gehouden. De 11 stellingen over verschillende maatregelen waren voorzien van een korte toelichting, en er was ruimte om een reactie

achter te laten. Dat leverde een respons op van in totaal 1175 deelnemers, 740 daarvan hebben op *alle* stellingen gereageerd.

- Voor de focusgroepen zijn voor de tweede maal Arnhemmers uit de drie wijktypen door onderzoeksbureau I&O research benaderd voor een dieptegesprek. De groepen werden zo representatief mogelijk samengesteld, naar leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De focusgroepen vonden eind oktober en begin november 2023 plaats.
- Er zijn ook in de tweede ronde expertsessies gehouden, op 30 november 2023. Ditmaal waren het er twee, en daarvoor zijn via een directe mail vertegenwoordigers van Arnhemse (belangen)organisaties uitgenodigd. Er was een sessie over de (winkel)centra en een over werk- en leerlocaties. Daarnaast zijn er nog een separate gesprekken geweest met APCG en PBA.
- Op 23 november 2023 vond het stadsbreed event plaats over het Duurzaam Mobiliteitsplan in Hotel Haarhuis. Mensen waren daarvoor uitgenodigd via alle beschikbare kanalen, ondersteund met de campagne op social media en op straat. Er waren ongeveer 100 deelnemers. De bijeenkomst bestond uit een plenair deel waarin de maatregelen werden toegelicht en besproken, en ruimte voor reacties en verdieping, reacties en gesprek in subzalen. Reacties konden op posters worden achtergelaten. Aanvullend was er ruimte om via Mentimeter (digitale tool) te regeren. Daarmee is ook getoetst op welke maatregelen deelnemers het eerst zouden inzetten.
- Er zijn twee inloopochtenden georganiseerd (op 1-12 en 8-12) waarbij iedereen binnen kon lopen voor een gesprek over het mobiliteitsplan.

Inbreng en verwerking in het plan

Net als in de eerste participatieronde is uit de inbreng tijdens de verschillende activiteiten naar voren gekomen dat er duidelijke steun is voor de gekozen richting van het duurzaam mobiliteitsplan. Mensen staan achter de maatregelen die meer ruimte geven aan voetganger, fietser en het openbaar vervoer, en het beperken van het doorgaand autoverkeer door de stad. Er is ook in de basis steun voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur, met name met het oog op veiligheid. Het groener, aantrekkelijker en veiliger maken van de stad en de woonomgeving als streefbeeld spreekt aan, ook als daar wat langere reistijd of wat verder lopen tegenover staat. Een systeem van vergunningen en betaald parkeren in de hele stad heeft minder draagvlak. Ook is er zorg over hoe haalbaar de plannen zijn, en wordt gehamerd op het belang van handhaving als het gaat om veiligheid en snelheid van het verkeer.

Deze hoofdlijn wordt ook duidelijk zichtbaar in de reacties op de stellingen.

Stelling	Eens	Oneens	Respons
Ik ben voor meer ruimte voor de bus zodat het OV verbetert	83%	17%	1059
Met een goedkopere buskaart laat ik vaker de auto staan voor ritten binnen de stad	83%	17%	867
Het is een goed idee om parkeren op straat in het centrum te beperken	83%	17%	824
Met meer gratis bewaakte fietsenstallingen pak ik vaker de fiets in plaats van de auto	74%	26%	998
Het afsluiten van wegen voor gemotoriseerd verkeer is een goed idee	72%	28%	847
Ik gebruik vaker het ov als er bussen zouden rijden tussen de buitenwijken	71%	29%	789
Als Arnhem goede P+R's heeft dan parkeer ik mijn auto daar als ik naar het centrum ga	69%	31%	740
Minder doorgaand verkeer door Arnhem is goed, ook al wordt mijn reistijd met de auto dan langer	69%	31%	865
Ik vind het goed dat we overal in Arnhem de maximumsnelheid verlagen	64%	36%	1175
Geen parkeeroverlast in de wijk door vergunningen en betaald parkeren in de hele stad	37%	63%	936
Als de maximumsnelheid wordt verlaagd, dan pak ik de fiets of de bus in plaats van de auto	31%	69%	943

Zorgen, aandachtspunten en de verwerking van reacties

De inbreng vanuit de stad geeft grotendeels steun voor de gekozen richting en maatregelen. Er zijn echter ook de nodige zorgen en aandachtspunten geuit die om een reactie en mogelijke aanpassing van de plannen vragen. Die staan hieronder op een rij. De belangrijkste bezwaren en zorgen worden als eerste besproken, met daarbij een samenvatting van hoe hier in de plannen mee wordt omgegaan.

Parkeerregulering

De bezwaren tegen vergunningen en betaald parkeren in de hele stad richten zich met name op de schaal. Mensen geven aan dit voor de hele stad overdreven te vinden. Er zijn flinke delen in Arnhem waar geen problemen zijn met parkeren, zo geven zij aan. Ook wordt benoemd dat het goed is voor het tegengaan van wijkvreemd parkeren, maar niet voor visite, mantelzorgers of dienstverleners in

de wijk. Daarnaast hebben mensen zorgen over de betaalbaarheid van de vergunningen voor mensen met een krappe beurs. Een ander aandachtspunt: houd bij het beperken van parkeermogelijkheden rekening met vergrijzing, ouderen en mensen met een beperking.

Ondernemers in de binnenstad geven aan niet tegen het terugdringen van parkeren op straat te zijn, maar dan is wel belangrijk dat de parkeercapaciteit op orde blijft met goede garages, en een goed parkeerverwijssysteem. Voor bezoekers van winkelcentra als Kronenburg en Presikhaaf zou een speciaal regime mogelijk moeten zijn.

In de uiteindelijke plannen houden we rekening met de ingebrachte punten. We richten ons niet op parkeervergunningen in de hele stad, maar beperken het tot de wijken waar de meeste parkeerdruk is, of waar grootschalig ontwikkeld gaat worden en overlast in de toekomst wordt verwacht. Daarnaast zullen het nieuwe beleid ook niet in een keer in voeren, maar gefaseerd, in de wijken waar de meeste overlast is. Bij de daadwerkelijke invoering in een wijk zullen we de wijk betrekken. De betaalbaarheid en rechtvaardigheid van de vergunning willen we waarborgen door de 1e vergunning heel goedkoop te maken en de vergunning voor een tweede auto verhoudingsgewijs duurder. Daarbij stellen we een overgangsregeling voor. Voor bezoekers (visite, zorg- en dienstverleners) komt er een bezoekerstarief.

We willen zorgen dat de parkeercapaciteit op peil blijft als we de mogelijkheden voor straatparkeren in het centrum afbouwen. We onderzoeken of dit met de bestaande capaciteit in de parkeergarages kan, of dat er nieuwe voorziening nodig is. We houden op straat plekken beschikbaar voor specifieke doelgroepen zoals houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Een verbeterd parkeerverwijssysteem is onderdeel van de plannen.

Ook stellen we parkeerbeleid op waarbij we zo veel mogelijk rekening houden met de ingebracht bezwaren zoals een speciaal regime voor winkelcentra Kronenburg en Presikhaaf.

<u>Verlagen maximumsnelheid</u>

Mensen steunen het principe van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur, met name op de plekken waar dat bijdraagt aan de veiligheid. Een deel van de mensen vraagt om uitzondering voor de invalswegen en verbindingswegen. Mensen verwachten niet dat ze door de snelheidsverlaging vaker de fiets zullen pakken, in plaats van de auto.

Bij de verlaging van de maximumsnelheid is er herhaaldelijk op gewezen dat het veranderen van de borden met maximumsnelheden niet genoeg zal zijn. Men vraagt nadrukkelijk aandacht voor handhaving, en voor de inrichting van de weg als onderdeel van het beleid. Die moet passen bij het snelheidsregime, en niet uitnodigen tot harder rijden.

De hulpdiensten geven aan dat aanrijtijden onder druk kunnen komen bij het verlagen van de maximumsnelheden. Ook is aandacht gevraagd voor de reistijd van het busvervoer, en het gevaar van grote snelheidsverschillen tussen bussen en het overige verkeer.

We passen in het uiteindelijke plan niet overal een snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur toe. Bijvoorbeeld op wegen waar nu 70 mag worden gereden gaan we naar 50 kilometer per uur. Uitgangspunt is dat snelheidsverlaging plaatsvindt, daar waar het geloofwaardig kan.

De herinrichting van de wegen wordt een belangrijk onderdeel van de aanpak om de verkeerssnelheid terug te dringen en de veiligheid te vergroten.

Voor bussen willen we waar mogelijk vrije busbanen behouden en realiseren, waar zij 50 kilometer per uur kunnen rijden (maar alleen 50 als dat veilig kan). Van deze busbanen kunnen ook de hulpdiensten gebruik maken. Ook bij de herinrichting van de wegen houden we rekening met de eisen en wensen vanuit hulpdiensten en het busvervoer.

Wat de handhaving betreft onderzoeken we de inzet van flexibele- en geluidsflitspalen en, zo mogelijk, trajectcontrole om excessen tegen te gaan. Hierbij is het van belang om de handhaving van de gemeentelijke boa's, politie en het OM nog beter op elkaar af te stemmen. We zetten in op het zoveel mogelijk geautomatiseerd handhaven. Op termijn zal Intelligent Speed Assist hierbij een belangrijke rol gaan spelen.

Aanpassingen wegennet

Het principe om het doorgaand verkeer door de stad terug te dringen wordt gesteund. Maar er worden wel zorgen geuit over de toegankelijkheid voor bewoners en bezoekers als het aantal rijstroken op invalswegen wordt teruggebracht van 2 naar 1. Ook werd aandacht gevraagd voor de afhankelijkheid van de doorstroming op de Pleijroute en de A12. Wat als het verkeer daar vast komt te staan?

Het aantal invalswegen waarop we voorstellen om terug te gaan van twee naar een rijstrook wordt in het duurzaam mobiliteitsplan verminderd. De invalswegen waarop een toename van de verkeersintensiteit wordt verwacht blijven in ieder geval 2 rijstroken per richting. We zullen actief met Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland in gesprek gaan over de doorstroming op de Pleijroute en de A12. In dit verband is ook de doortrekking van de A15 van belang.

Ook zorgen we ervoor dat iedereen die afhankelijk is van de auto en ons wegennet daar altijd gebruik van kan maken.

Openbaar vervoer

Een veelgenoemd aandachtspunt bij het versterken van het openbaar vervoer is het belang van betaalbaarheid. Zo ook voor de verbindingen vanuit de hubs aan de rand van de stad.

De vervoerders hebben zorgen geuit over de snelheidsverlaging. Verder werden vraagtekens gezet bij de functionaliteit van de verbinding tussen de wijken over de Pleijroute (de voorgestelde tangentlijn).

Door de aanleg van vrije busbanen willen we de snelheid van het busverkeer waarborgen. In plaats van de tangentlijn stellen we in het duurzaam mobiliteitsplan twee buslijnen tussen de wijken voor, die niet over de Pleijroute lopen: tussen Presikhaaf en Rijnstate en tussen Arnhem-Zuid en Kronenburg.

Voor de Stadrandhubs ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi 'parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad'. Daarnaast willen we acties zoals thans lopen met de Gelrepas voortzetten en kijken naar extra mogelijkheden bijvoorbeeld via werkgeversaanpak.

Fiets en voetganger

Meer ruimte voor fiets en voetganger wordt toegejuicht. Op verschillende manieren zijn daarbij wel zorgen geuit over de veiligheid van elektrische fietsen, zeker met de opkomst van speed pedelecs en fatbikes. Verschillende snelheden op het fietspad kunnen voor onveilige situaties zorgen, ook in relatie tot voetgangers.

Het omgaan met de veiligheid van elektrisch fietsverkeer is een gebied in ontwikkeling, dat bijzondere aandacht verdient. De plannen voorzien in een verbetering van de fietsroutes en verbreding waar mogelijk. De snelle fietsroutes doorkruisen niet het drukke centrum van de stad. Verder zijn in het plan nog campagnes en gedragsmaatregelen opgenomen om ook onder fietsers de veiligheid van het verkeersgedrag (en de fietsvaardigheid) te verbeteren.

Communicatie

Er is ook aandacht gevraagd voor de communicatie. Als de gemeente wil dat het mobiliteitsgedrag van de inwoners moet veranderen, dan zal de gemeente hierover ook moeten communiceren met de inwoners, ondernemers en werknemers van de stad.

Met het duurzaam mobiliteitsplan willen we echt een mobiliteitstransitie in gang zetten. We vinden het belangrijk om daar ook in brede zin over te communiceren met de stad. We gaan dan ook een duurzame mobiliteit campagne opstarten, die zich op de hele stad richt. Het gaat daarbij dan om communicatie rondom uitvoeringsprojecten, maar ook om vanuit één beeldmerk of naam richting bewoners, ondernemers en anderen te communiceren over duurzamer reizen.

Fasering

Tot slot is er gedurende het hele proces aandacht gevraagd voor de fasering. Gevraagd wordt om een samenhangend pakket aan maatregelen dat in de goede volgorde wordt gerealiseerd.

Aan het plan is een fasering van de maatregelen toegevoegd. Ook is opgenomen dat we dit nog verder uitwerken rekening houdend met:

- *Groot onderhoud (liever één keer dan twee keer de straat open / werk met werk maken)*
- *Ruimtelijke ontwikkelingen (een weg aanpassen als er bijvoorbeeld ook nieuwe woningen worden gebouwd in de buurt van de weg)*
- *Verkeershinder (niet alles tegelijkertijd doen, maar in een volgorde waarin Arnhem bereikbaar blijft en niet alle wegen afgesloten zijn)*
- *Inhoudelijke koppeling van projecten (Zo hebben parkeermaatregelen in de binnenstad een relatie met de bouw van stadsrandhubs en duurzame verbindingen (voetganger, fiets, OV) met de binnenstad).*

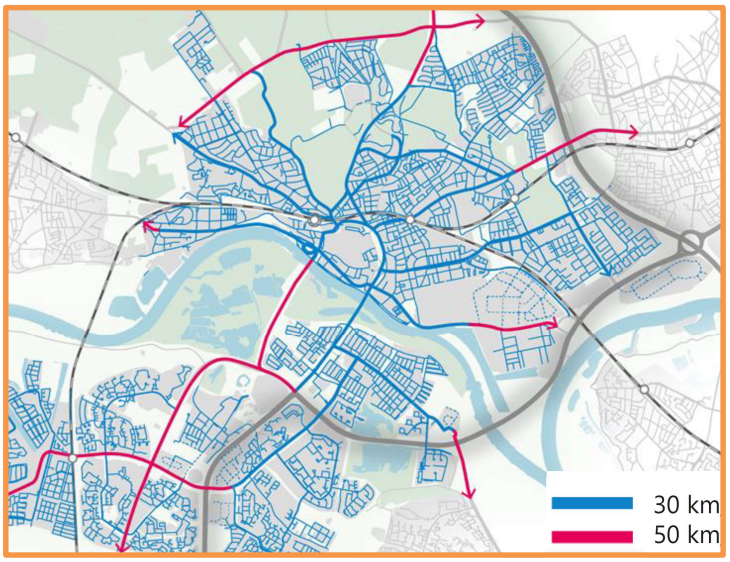
.

VVN ondersteunt ambities van het Mobiliteitsplan Arnhem

Via haar meldpunt (participatiepunt) is VVN door het Bewonersplatform Arnhemse Centrumring benaderd voor advies over de verkeerssituatie op de Centrumring. Gelet op de actualiteit gaat VVN ook in op het Concept Mobiliteitsplan.

In dit plan wordt goed onderbouwd wat de problemen zijn met en door de verkeerssituatie in de stad, en worden duidelijke keuzes gemaakt om meer plaats te maken voor fietser, voetganger en OV door terugdringing van het (ongewenste) autoverkeer. Vervolgens wordt een helder en zeer ambitieus maatregelenpakket gepresenteerd, met een duidelijke prioriteit voor de komende 5 jaar. Ook voor de 15 jaar daarna worden de belangrijkste maatregelen benoemd, vooral gericht op versterking van het voet- fiets- en busnetwerk.

VVN kan zich goed vinden in het Mobiliteitsplan en juicht toe dat er niet alleen uitgangspunten en doestellingen in staan, maar ook wat die concreet inhouden op gebied van weginfra, educatie en handhaving. Ruimte voor voetganger, fietser en OV betekent ook bij kruisingen meer prioriteit, tijd, plaats, voorrang en veiligheid. Het autoverkeer zal zodanig teruggedrongen moeten worden, dat vooral het noodzakelijke bestemmingsverkeer overblijft.



Ambitieus en belangrijk Wensbeeld voor 30km stad uit het Mobiliteitsplan. Alleen 50km/h waar het veilig en leefbaar kan.

In het bijzonder voor de Centrumring ziet VVN veel kansen. De ‘poort’ staat nu nog wijd open voor autoverkeer uit stad en regio, terwijl veel meer kruisende fietsers, voetgangers en OV-reizigers van en naar de binnenstad voor die stroom moeten wachten. Door lawaai en uitstoot staat wonen en leven onder druk, en worden de prachtige singels niet beleefd. De kansen voor verbetering liggen voor het oprapen en staan bijna allemaal in het Mobiliteitsplan: 30km/h, minder rijstroken, geen groene golf, aanpassing groentijden en cyclustijden, dosering aan de stadsrand, veiliger kruispuntontwerp, meer tweerichtingverkeer voor fietsers, minder straat-parkeren.
Goed dat de Centrumring hoge prioriteit heeft, zowel in tijd als financieel. De hele stad gaat ervan profiteren, op allerlei manieren. (Een andere *naam* zou wel beter zijn, met minder focus op de auto)

De voetganger, fietser en OV-reiziger krijgen dus meer prioriteit en veiligheid. Het autoverkeer kan nog overal komen, maar doet langer over de rit en wordt op sommige routes geweerd. Door te monitoren is bijsturing mogelijk om de doelen te halen. Maar: Juist extra wachttijd kan autogebruikers ertoe bewegen de volgende keer de fiets of het OV te pakken, een andere route of tijdstip te nemen, of de rit een keer niet te maken. En dan is het goed om in het Mobiliteitsplan te lezen dat sterk wordt ingezet op die alternatieven. VVN nodigt de raad uit om dit waardevolle plan te omarmen.

April 2024 – A. Zijlstra, verkeerskundige VVN

Zoals wellicht bij u bekend zijn wij eigenaresse van zowel winkelcentrum Presikhaaf als winkelcentrum Kronenburg in Arnhem, welke een hele belangrijke en specifieke rol innemen in Arnhem als stadsdeelcentra.
Wij willen uiteraard de belangrijke positie die onze centra innemen voor de toekomst bewaken.

- In het gestuurde mobiliteitsplan wordt gesproken over het verlagen van de parkeernorm (naar nul) bij nieuwbouw en/of OV-knooppunten, er wordt aangegeven dat de uitwerking hiervan nog zal plaatsvinden.
  Wij willen bij deze benadrukken dat het wat ons betreft van groot belang is dat de parkeernorm wordt aangepast ten behoeve van de versnelling van de realisatie van woningbouw.
  Zoals bij u bekend is in het vastgestelde ontwikkelperspectief voor Kronenburg een realisatie van circa 1100 woningen opgenomen, waarvan circa 700 woningen rondom ons (toekomstige) Full Service Centrum. Voor de haalbaarheid van deze planvorming is het noodzakelijk dat er gewerkt wordt met een verlaagde parkeernorm (op basis van het werkelijke auto gebruik), dubbelgebruik (met de FSC functies) en het gebruik van innovatie middelen zoals een dynamisch verwijzingssysteem en het toepassen van deelmobiliteit. Wij willen dan ook aandringen op het versneld invoeren van een aangepast parkeerbeleid met aangepaste parkeernormen.
- In de planvorming wordt gesproken over de toevoeging van 2 buslijnen van Kronenburg naar Arnhem- Zuid (Schuytgraaf) en van Presikhaaf naar het ziekenhuis. Wij hebben begrepen dat dit een ambitie is en geen zekerheid dat deze buslijnen ook werkelijk gerealiseerd zullen worden. Wij willen bij deze onze steun uitspreken voor deze plannen en aangeven dat wij in het verleden regelmatig hebben vernomen van bezoekers/omwonenden van onze centra dat er behoefte is aan deze buslijnen. Het zou dan ook prettig zijn als er een brede lobby richting o.a. provincie opgestart kan worden om dit te ondersteunen.
- Wij lezen in de planvorming dat invoering van parkeerregulering (vergunningen in combinatie met betaald parkeren) voor Kronenburg en Presikhaaf gepland staat voor 2026. We hebben begrepen dat hiervoor nog een specifiek plan zal worden uitgewerkt. Wij willen benadrukken (zoals wij in het participatie proces naar deze visie al eerder hebben gedaan) dat de eerste uren gratis parkeren van zeer groot belang is voor de bestaanszekerheid van beide centra. In de uitwerking van het parkeerbeleid zou dit wat ons betreft dan ook prioriteit moeten krijgen (bijvoorbeeld door het invoeren van een blauwe zone bij winkelcentrum Presikhaaf).
- In de planvorming wordt aangegeven dat er plannen zijn om de bewaakte fietsenstalling in het centrum ruimere openingstijden te geven. Nu is de tendens de afgelopen periode in Kronenburg juist geweest dat de openingstijden (van de reeds aanwezige fietsenstalling welke in beheer is bij de gemeente Arnhem) minder ruim zijn geworden. Vanuit zowel het personeel als bezoekers is vaker het verzoek gedaan om de openingstijden te verruimen. Wij verzoeken u dan ook om in navolging van het centrum om ook de fietsenstalling in Kronenburg ruimere openingstijden te geven.
- In de planvorming is opgenomen dat er speciale OV-hubs worden gerealiseerd die een rol krijgen als logistieke hubs en/of hubs voor (elektrisch) deelvervoer. Hiervoor lijkt budget opgenomen te zijn voor Presikhaaf, maar niet voor Kronenburg. Dergelijke HUBS zijn wat ons betreft zeer positief voor de toekomst van de centra en hun omgeving kunnen goed gecombineerd worden met overdekte en bewaakte fietsenstallingen. Nu is een bewaakte fietsenstalling nog niet aanwezig in Presikhaaf en wel in Kronenburg. Ons verzoek is om te onderzoeken of dergelijke HUBS gecombineerd kunnnen worden met bewaakte fietsenstallingen en om in de planvorming genoeg budget op te nemen om wederom in navolging van het stadscentrum deze functies ook bij de stadsdeelcentra te huisvesten.
- Op termijn zullen de aanrijroutes naar Kronenburg en Presikhaaf 30km zone worden lezen wij in de planvorming, eerder is er aangegeven (o.a. in het ontwikkelperspectief voor

Kronenburg) dat de Burg. Matsersingel (bij winkelcentrum Kronenburg) 50 km zou blijven. Wij willen bij deze onze zorg uitspreken over de plannen om de weg af te waarderen van 4 banen naar 2 banen. Op dit moment ontstaat regelmatig een verkeersinfarct in weekenden of rondom feestdagen en evenementen.

- Er zal worden geinvesteerd in een digitaal parkeerverwijssysteem lezen wij in de plannen, wederom wordt hierbij enkel gesproken over het stadscentrum. Wij hebben aangeven dat we graag zouden spreken over het invoeren van dergelijke systemen bij onze centra. Wij willen bij deze oproepen om hier samen in op te trekken en ook budget op te nemen voor dergelijke systemen bij Presikhaaf en Kronenburg.

Zoals aangegeven delen wij graag deze standpunten tijdens de geplande sessie op 15 mei dan wel op andere momenten waarin de planvorming wordt gesproken.

Met vriendelijke groet,

M. van Dongen
Development Manager
Wereldhave

Wereldhave Management Nederland B.V.
Nieuwe Passeerdersstraat 1
1016 XP Amsterdam
+31 (0) 20 702 7800



Platform Binnenstad Arnhem

Gemeente Arnhem
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders, Mevrouw N. Kundić
Raad gemeente Arnhem, Griffie
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

cc [redacted]

Arnhem, 13 mei 2024

Betreft: Duurzaam Mobiliteitsplan

Geacht College en Raad,

Het bestuur van Platform Binnenstad Arnhem was verrast om te vernemen dat het College voornemens is om de parkeertarieven wederom te verhogen als één van de maatregelen om het begrotingstekort te dichten. Het is voor ons mede de aanleiding om te reageren via dit schrijven op het duurzaam mobiliteitsplan en de gemaakt afspraken met wethouder Nermina Kundić. Wanneer de perspectiefnota is geagendeerd in de Raad dan komen we hier in een apart schrijven op terug.

We hebben de afspraak gemaakt met dit College, in de personen van Nermina Kundić en Bob Roelofs, om samen en in samenhang te kijken naar de bereikbaarheid en gastvrijheid van de binnenstad. Wij hebben in goed overleg afgesproken dat we volgordelijk te werk gaan: geen interventies voordat er integraal naar de bereikbaarheid is gekeken en alternatieven zijn verkend en worden gerealiseerd. U gaf aan hier gehoor aan te willen geven en kondigde een integraal mobiliteitsplan aan om er handen en voeten aan te geven. Inmiddels ligt dit plan er, met onder andere veranderingen aan de structuur van de centrumring die u de komende jaren vorm en inhoud wilt geven. Het ontbreekt in dit plan echter aan een uitvoeringsagenda die antwoord geeft op het ‘Hoe’ en ‘Wanneer’. En juist dat is voor de binnenstad van groot belang.

Voor de ondernemers van de binnenstad zijn bereikbaarheid, een gastvrije ontvangst en toegankelijkheid voor alle vervoersmodaliteiten van levensbelang voor de continuïteit van hun onderneming. De maatregelen die nu al worden ingezet om het gebruik van de auto te ontmoedigen komen ons inziens veel te snel en zijn onvoldoende doordacht op de gevolgen. Wij verwijzen u in deze ook naar het onderzoek ‘Relatie Mobiliteit en Bestedingen’ (zie bijlage) waaruit blijkt dat de automobilist die naar de binnenstad komt het hoogste bestedingspatroon heeft!

Zolang we geen goede parkeerhubs hebben aan de randen van de binnenstad, het openbaar vervoer niet optimaal en te duur is ingericht, de parkeergarages kwalitatief onder de maat zijn en de mogelijkheid om je fiets te parkeren zwaar te wensen over laat zijn we niet klaar voor maatregelen die automobilisten ontmoedigen naar de binnenstad te komen.

De concurrentie van de winkelcentra en de kernen om ons heen, waar je veelal gratis kunt parkeren en redelijk verzekerd bent van een kwalitatief goede en gastvrije parkeerplaats, wordt op deze manier veel te groot! We zijn er gewoon nog niet klaar voor. Interventies op de korte termijn zorgen voor schade aan de economie van de binnenstad en jagen de bezoekers de stad uit. Wij pleiten ervoor een halt toe te roepen aan maatregelen -zoals het verhogen van parkeertarieven, het vertragen van het verkeer op de centrumring en het verwijderen van parkeerplaatsen op het

maaiveld- totdat er een uitvoeringsplan ligt dat uit gaat van het inrichten van de randvoorwaarden om deze maatregelen te kunnen nemen.

De binnenstad is nog steeds het kloppend hart en de grootste werkgever van Arnhem. Dat moeten we koesteren en daar moeten we zorgvuldig mee om gaan! Wij denken graag mee in het vertalen van de visie in het Duurzaam Mobiliteitsplan naar een uitvoeringsagenda die uit gaat van een gastvrije ontvangst en bereikbaarheid van de Binnenstad van Arnhem en de ondernemers die hier zorg voor dragen.

Op 15 mei gebruiken wij graag de mogelijkheid om in te spreken op dit onderwerp in de Raad om onze zorgen te delen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

W[redacted] van Kleef
Voorzitter Platform Binnenstad Arnhem

Binnenstad Arnhem

Namens de convenantpartners in PBA; CCA, KHN, CNA, HORA, VECA en OKA

Horeca NEDERLAND

CITYCENTRUM ARNHEM

VECA Vereniging Eigenaren CityCenter ARNHEM

HORA Stichting Hotel Overleg Regio Arnhem

CNA cultuur netwerk arnhem

OKA Ondernemers Kontakt Arnhem



Relatie mobiliteit en bestedingen

Centrum Arnhem

platform binnenstadsmanagement

Movares adviseurs & ingenieurs

BRO

colofon

projectnaam
Relatie mobiliteit en bestedingen

datum
8 december 2023

projectnummer
P06785

opdrachtgever
Platform Binnenstadsmanagement

BRO
projectleider
RvL

projectteam i.s.m. Movares
RKo, FKi & MDu

bron kaft
Visit Arnhem

review
FWi

Platform Binnenstadsmanagement
Bosscheweg 107
5282 WV BOXTEL
platform@binnenstadsmanagement.org
www.binnenstadsmanagement.org

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 5
1.2 Onderzoeksverantwoording 5

2 Resultaten 6
2.1 Basisresultaten 7
2.2 Vervoersmiddel 9
2.3 Bestedingen 10
2.4 Relatie vervoersmiddel en besteding 11

1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de aanleiding en het doel van het onderzoek beschreven. Tevens zijn de kenmerken van de steekproef weergegeven. Voor een verdere toelichting op de onderzoeksmethodiek wordt verwezen naar het hoofdrapport.



1.1 Aanleiding

De relatie tussen mobiliteit en bestedingen levert in de praktijk veel discussie op tussen ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeenten. Ondernemers willen graag meer autobezoekers en meer parkeerplaatsen, omdat autobezoekers meer zouden besteden. Gemeenten willen vaak juist minder auto's en parkeerplaatsen, om centra aantrekkelijker, groener en duurzamer te krijgen. Bovendien kosten parkeerplaatsen veel ruimte, die in een verdichtende stad schaars is en waar ook ruimte voor verblijven moet worden gerealiseerd. Om een 'eerlijke' discussie te kunnen voeren over dit onderzoek heeft het Platform Binnenstadsmanagement in samenwerking met partners BRO en Movares dit onderzoek uitgezet. Het centrum van **Arnhem** heeft hieraan deelgenomen, samen met 18 andere centrumgebieden in Nederland.

1.2 Onderzoeksverantwoording

Aantal opgehaalde enquêtes

De resultaten van dit onderzoek zijn primair verkregen via enquêtes. Voor het centrum van **Arnhem** zijn in totaal **400** ingevulde enquêtes opgehaald, die op verschillende manieren zijn verzameld. De basis is verzameld via face-to-face straatenquêtes en posters/flyers ter plaatse. Aanvullend zijn ook enquêtes opgehaald via social media. Via deze weg zijn **51** ingevulde enquêtes opgehaald.

Representativiteit en betrouwbaarheid

De representativiteit van de steekproef is op meerdere manieren geborgd. De straatenquête is hiervoor de basis, aangezien hier op verschillende dagen, over een langere periode (oktober) op meerdere plekken in het centrum is geënquêteerd. De enquêtes verkregen via de van social media zijn aanvullend gebruikt in de duiding van verschillende resultaten.



Figuur 1: Deelnemende centra aan het onderzoek.

2 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten voor het centrum uiteengezet. Ook zijn de resultaten van andere steden zijn terug te zien zodat de eigen resultaten vergeleken kunnen worden.



2.1 Basisresultaten

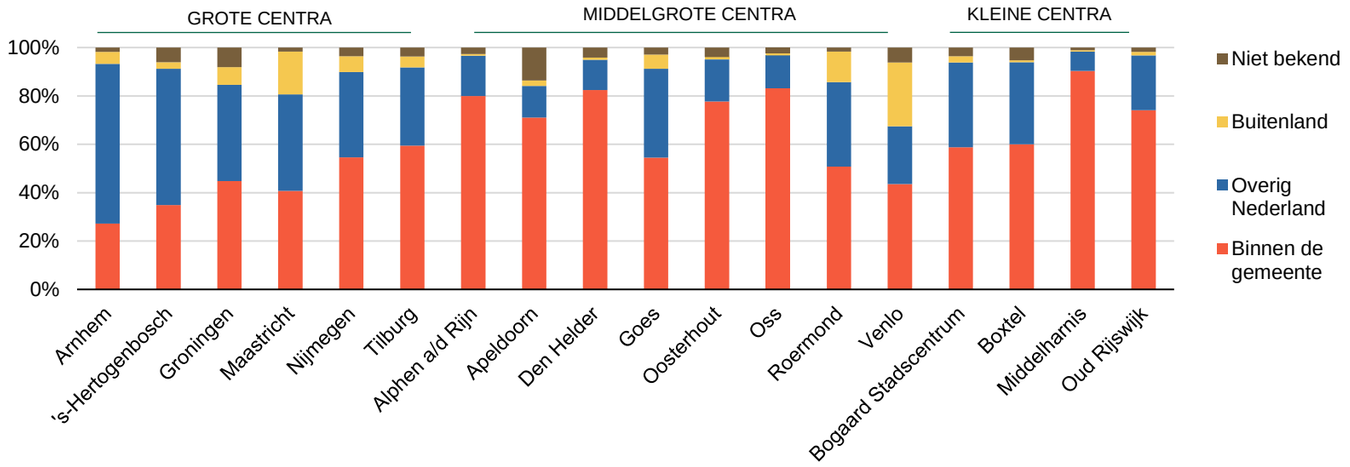
Waar komen bezoekers vandaan?

- 27% van de bezoekers aan het centrum van Arnhem zijn bewoners uit de eigen gemeente. Het overige deel van de bezoekers komt van buiten.
- Arnhem trekt een hoog percentage bezoekers van buiten de eigen gemeenten. Wanneer gekeken wordt waar bezoekers van buiten de eigen gemeente vandaan komen dan zijn dit onder andere d plaatsen Elst en Bemmel. Beide woonplaatsen liggen relatief dicht bij Arnhem en trekken hierdoor ook veel bezoekers.

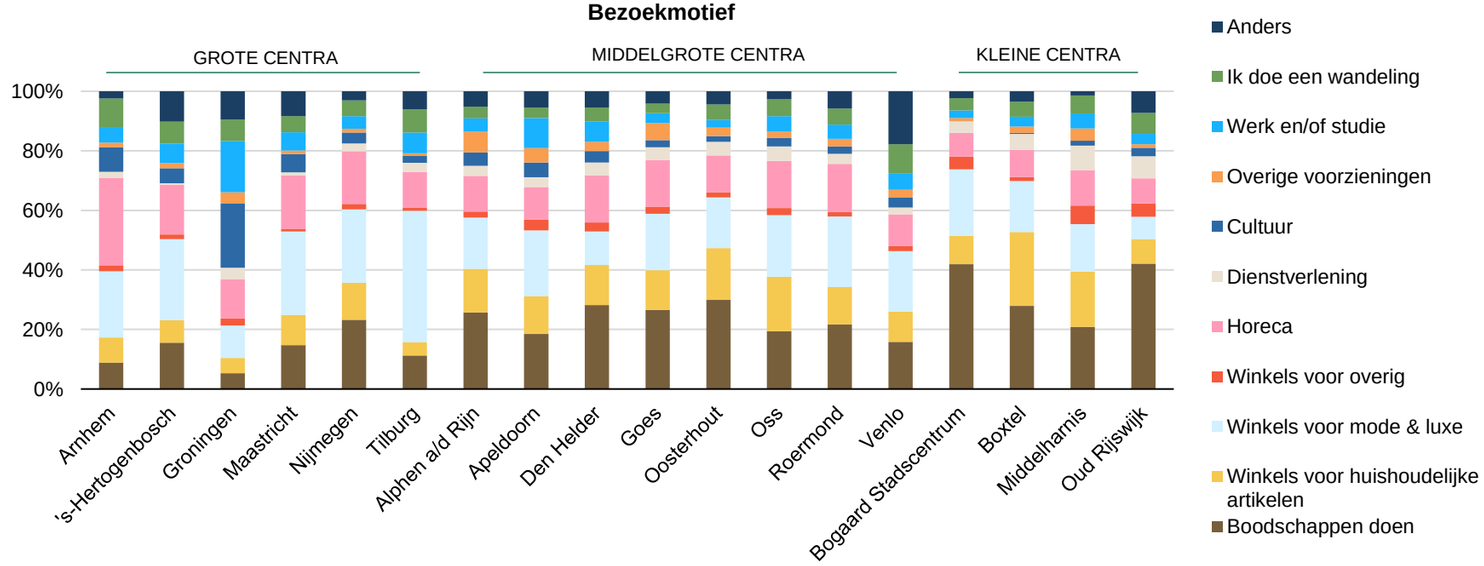
Waarom komen bezoekers naar het centrum?

- Het merendeel van de bezoekers aan het centrum van Arnhem bezocht het centrum voor de horeca (48%). Ook het bezoeken van winkels voor mode & luxe (37%) is een belangrijk bezoekmotief.
- Als de bezoekmotieven van Arnhem vergeleken worden met de resultaten van de andere grote steden dan ligt het aandeel horeca hoger dan in de benchmark grote steden. Zo ligt het bezoekmotief horeca in de andere grote steden tussen de 19% en 30%.
- Wanneer het aantal horecazaken vergeleken wordt met de andere grote centra uit het onderzoek (op basis van Locatus data) valt op dat Arnhem niet over significant meer horeca aanbod beschikt dan de andere grote steden uit het onderzoek.

Herkomst respondenten



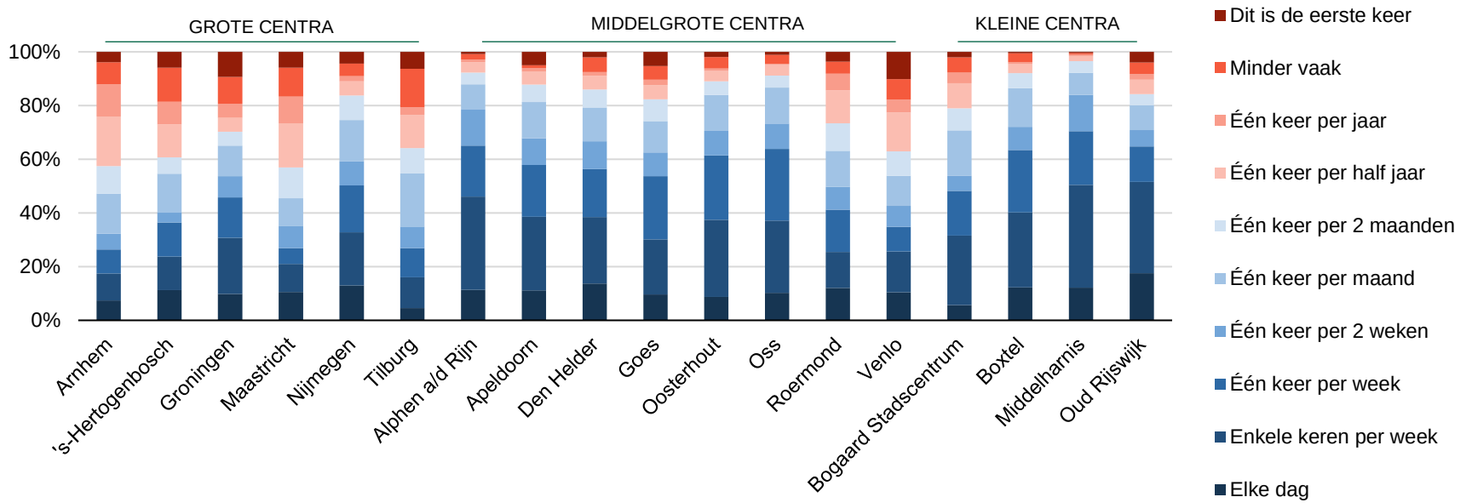
Bezoekmotief



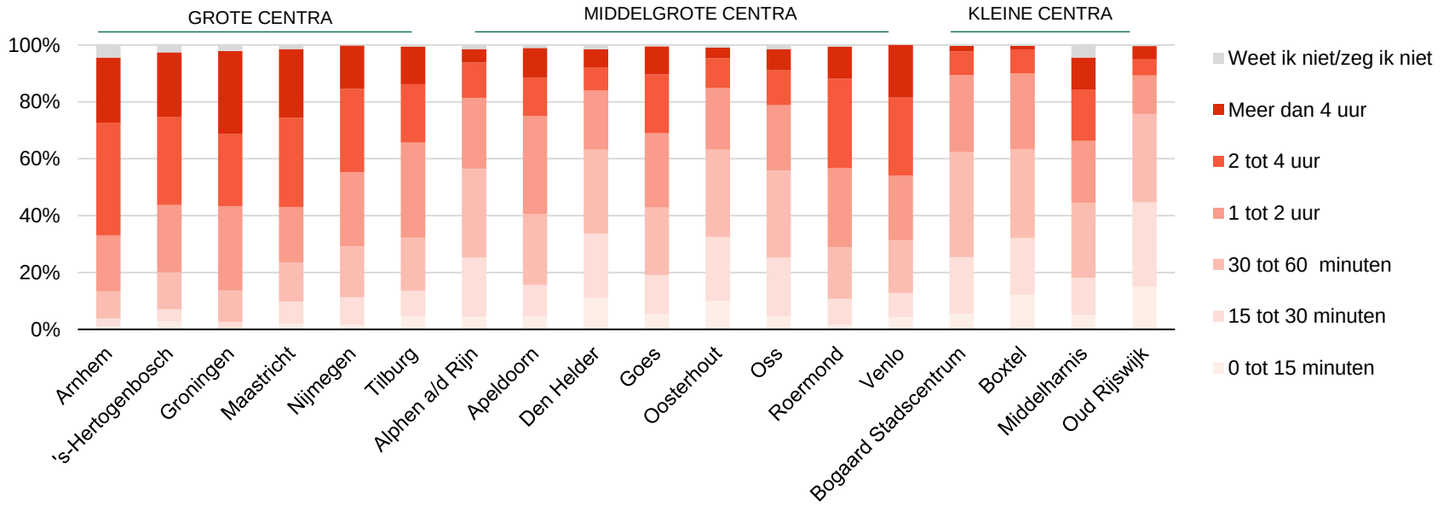
Hoe vaak komen bezoekers? En hoe lang verblijven bezoekers?

- De bezoekfrequentie ligt voor het centrum van Arnhem relatief laag. Mensen komen minder vaak en verblijven relatief lang. Dit is een indicatie dat het centrum vooral voor recreatief winkelen wordt bezocht. Dit kan worden ondersteund door de conclusie dat het bezoekmotief vooral horeca en winkels voor mode & luxe is.
- Qua bezoekfrequentie wijkt het centrum van Arnhem niet veel af van ’s-Hertogenbosch en Maastricht. Ook in deze centra ligt de bezoekfrequentie een stuk lager en is de verblijfstijd langer.
- Van alle grote steden die deelnemen aan het onderzoek is de verblijfstijd in het centrum van Arnhem het langst. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk te maken door het hoge aandeel van de bezoekmotieven horeca en mode & luxe.

Bezoekfrequentie



Verblijfstijd

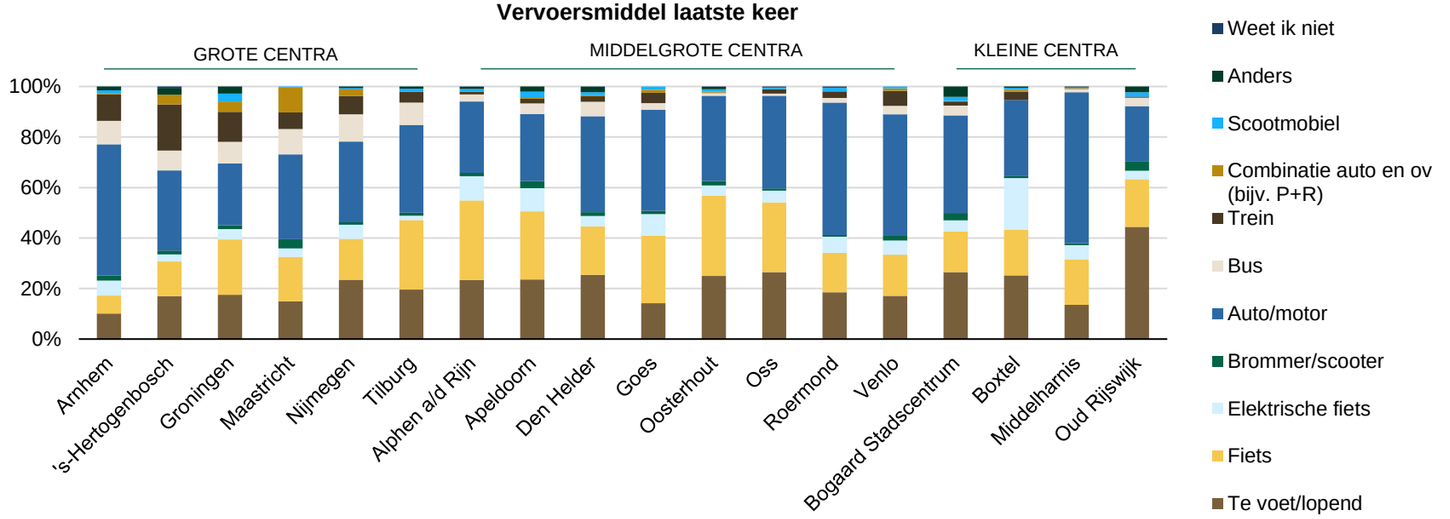


2.2 Vervoersmiddel

Met welk vervoersmiddel komen bezoekers?

- De auto / motor is het meest gebruikte vervoersmiddel voor een bezoek aan het centrum van Arnhem (52%) gevolgd door de trein (11%). Opvallend is dat het aandeel fietsers een stuk lager ligt dan in de overige grote centra. Het hoge aandeel bezoekers van buiten de eigen gemeente is een mogelijke verklaring voor het hoge aandeel auto bezoekers.
- Bezoekers die met de auto / motor komen geven aan dat reistijd / afstand (57%) de belangrijkste reden is om voor dit vervoersmiddel te kiezen.
- Zichtbaar is dat er een duidelijk verschil zit tussen de vervoersmiddelkeuze van bezoekers uit de eigen gemeenten en bezoekers van buiten de gemeente. Het aandeel bezoekers van buiten de gemeente (64%) die met de auto naar het centrum van Arnhem komt is beduidend hoger dan het aandeel auto bezoekers uit de eigen gemeente (17%).
- Bezoekers die het centrum van Arnhem te voet / lopend bezoeken komen vaker dan bezoekers die met de fiets of auto / motor komen. Hiermee is echter nog niet gezegd dat fietsers ook daadwerkelijk elke keer iets besteden.

Vervoersmiddel laatste keer



Vervoersmiddel naar herkomst Arnhem centrum

	Totaal	Binnen de gemeente*	Buiten de gemeente
Te voet/lopend	10%	30%	1%
Fiets	7%	22%	2%
Elektrische fiets	6%	12%	5%
Brommer/scooter	2%	1%	2%
Auto/motor	52%	17%	64%
Bus	9%	14%	9%
Trein	11%	0%	16%
Combinatie auto en OV	0%	0%	0%
Scootmobiel	1%	4%	0%
Anders	2%	1%	1%

* Geeft een indicatie, aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Binnen de gemeente N = 137.

Bezoekfrequentie naar modaliteit Arnhem centrum

Bezoekfrequentie	Te voet/lopend*	Fiets*	Auto/motor*
Elke dag	36%	25%	1%
Enkele keren per week	33%	18%	2%
Één keer per week	13%	36%	3%
Één keer per 2 weken	3%	11%	4%
Één keer per maand	3%	4%	15%
Één keer per 2 maanden	3%	4%	13%
Één keer per half jaar	3%	0%	28%
Één keer per jaar	3%	0%	18%
Minder vaak	3%	4%	11%
Dit is de eerste keer	3%	0%	3%

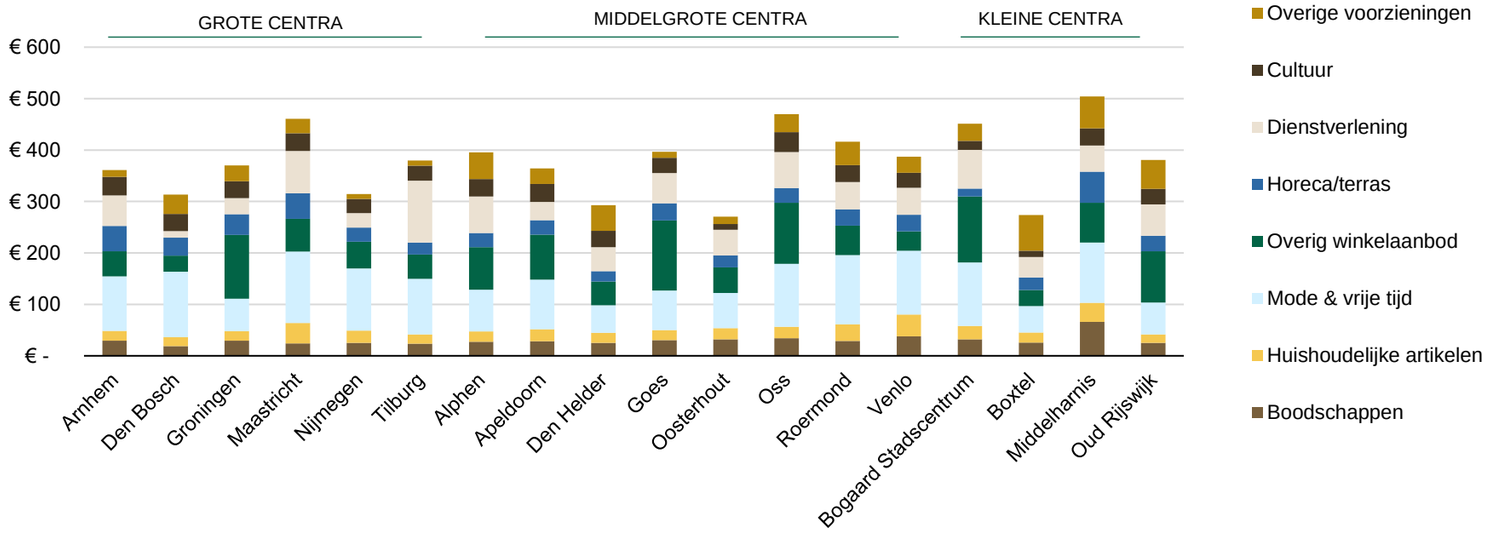
* Geeft een indicatie, aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Te voet/lopend N = 39, Fiets N = 28, Auto/motor N = 201.

2.3 Bestedingen

Wat en waar besteden bezoekers?

- De grafiek hiernaast geeft inzicht in de gemiddelde besteding over het laatste bezoek. Voor het centrum van Arnhem is de gemiddelde besteding aan mode & vrije tijd (€ 81) en dienstverlening (€ 60) het hoogst.
- Wanneer een uitsplitsing gemaakt wordt naar herkomst is zichtbaar dat er een duidelijk verschil zit in de bestedingen van bezoekers afkomstig uit de eigen gemeente en de bezoekers van buiten de gemeente. De gemiddelde besteding van bezoekers afkomstig van buiten de gemeente ligt met name een stuk hoger bij bestedingen aan mode & vrije tijd. Bezoekers afkomstig uit de eigen gemeente besteden gemiddeld € 65, bezoekers van buiten de eigen gemeente besteden gemiddeld € 106.
- Wanneer de bestedingen uitgesplitst worden naar bezoekfrequentie valt op dat bij met name mode & vrijetijd en bij horeca / terras de gemiddelde besteding toeneemt naarmate de bezoekfrequentie afneemt.

Gemiddelde besteding op basis van het laatste bezoek



Besteding verdeeld naar herkomst
De gemiddelde besteding binnen en buiten de gemeente is aangevuld met de enquêteresultaten die verkregen zijn via social media. Om deze reden wijkt het getal af van het totaal. Het totaal geeft inzicht in de resultaten van alleen het veldwerk.

Gemiddelde besteding verdeeld naar herkomst

	Totaal	Binnen de gemeente*	Buiten de gemeente*
Boodschappen	€ 29	€ 32	€ 32
Mode & vrije tijd	€ 106	€ 65	€ 106
Horeca/terras	€ 49	€ 35	€ 56

* Geeft een indicatie. Het aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Binnen de gemeente: Boodschappen N = 56, Mode & vrije tijd N = 51, Horeca/terras N = 87.
Buiten de gemeente: Boodschappen N = 87, Mode & vrije tijd N = 64, Horeca/terras N = 121.

Gemiddelde besteding per bezoekfrequentie

Bezoekfrequentie	Boodschappen*	Mode & vrije tijd*	Horeca/terras*
Elke dag	€ 24	€ 56	€ 16
Enkele keren per week	€ 32	€ 72	€ 20
Één keer per week	€ 42	€ 55	€ 26
Één keer per 2 weken	€ 16	€ 79	€ 45
Één keer per maand	€ 28	€ 96	€ 43

* Geeft een indicatie. Het aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Boodschappen N = 70 Mode & vrije tijd N = 69, Horeca/terras N = 120.

2.4 Relatie vervoersmiddel en besteding

Wat is de gemiddelde besteding per vervoersmiddel verdeeld naar branche?

- Bezoekers met de auto / motor besteden per bezoek gemiddeld meer dan andere bezoekers. Met name bij mode & vrije tijd bestedingen is een groot verschil zichtbaar tussen de verschillende vervoersmiddelen. Een fietser besteed gemiddeld € 59 aan mode & vrije tijd, een bezoeker die met de auto / motor komt besteed gemiddeld € 122.
- Opvallend is dat de verschillen tussen de vervoersmiddelen voor boodschappen doen minder groot zijn. Mogelijk speelt mee dat boodschappen doen in mindere mate een bezoekdoel is voor bezoekers.

Komen mensen altijd met hetzelfde vervoersmiddel?

- Van bezoekers die hebben aangegeven meerdere keren in de maand september het centrum van Arnhem bezocht te hebben, is bekend welk vervoersmiddel ze per bezoek gebruikt hebben. Het percentage zegt iets over in welke mate men loyaal is aan het vervoersmiddel.
- In algemene zin kan gesteld worden dat mensen redelijk loyaal zijn aan één vervoersmiddel. Als mensen eenmaal kiezen voor een specifiek vervoersmiddel, wordt dit vervoersmiddel in de meeste gevallen ook bij andere bezoeken gebruikt. Bij alle drie de vervoersmiddelen ligt het loyaliteitspercentage boven de 80%.
- Waar in andere centra zichtbaar is dat het loyaliteitspercentage voor de auto doorgaans het laagst is, geldt dat in Arnhem niet. In Arnhem ligt het loyaliteitspercentage voor de fiets het laagst. Wellicht speelt mee dat in een stad als Arnhem er meer alternatieve vervoersmiddel keuzes zijn (zoals bus, trein en P+R) en er daardoor meer gewisseld wordt. 82% van de bezoekers die met de fiets komt, is ook tijdens andere bezoeken met de fiets gekomen.

Gemiddelde besteding per vervoersmiddel Arnhem centrum

	Gemiddelde besteding Totaal	Gemiddelde besteding Boodschappen	Gemiddelde besteding Mode & vrije tijd	Gemiddelde besteding Horeca/terras
Te voet/lopend	€ 38	€ 35	€ 59	€ 24
Fiets	€ 27	€ 23	€ 52	€ 20
Auto/motor	€ 72	€ 32	€ 122	€ 63
Trein	€ 49	-	-	€ 34

Loyaliteit aan vervoersmiddel Arnhem centrum

Te voet/lopend	85%
Fiets	82%
Auto/motor	84%
Trein*	-

* Te weinig respondenten die meerdere keren met de trein kwamen.

Gemiddelde bezoekfrequentie september Arnhem centrum

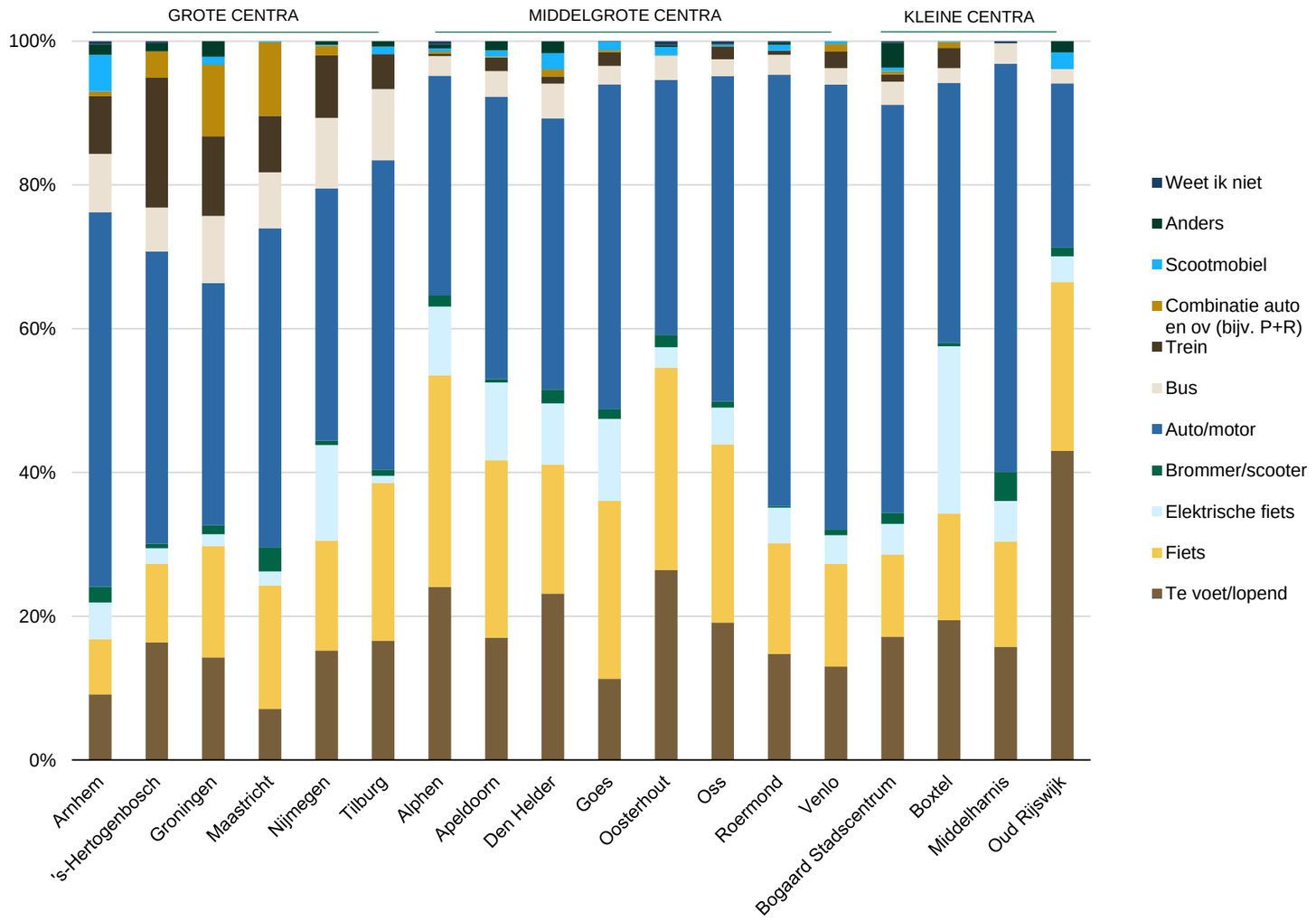
Te voet/lopend	9x
Fiets	7x
Auto/motor	3x
Trein	9x

Welk aandeel hebben de verschillende vervoersmiddelen in de totale besteding?

Bezoekers die meerdere keren in de maand september een bezoek hebben gebracht aan het centrum van Arnhem hebben ook per bezoek aangegeven met welk vervoersmiddel ze kwamen en hoeveel ze besteed hebben. Dit tot maximaal vier bezoeken in het verleden, naast ‘vandaag’. Hierdoor weten we per stad een redelijk nauwkeurige inschatting te maken van de totale bestedingen, rekening houdend met de bezoekfrequentie. Wel neemt de betrouwbaarheid van het bestedingsbedrag af naarmate bezoeken meer in het verleden liggen. Om die reden kijken we niet verder dan vier bezoeken in het verleden.

- In het hoofdrapport is aangetoond dat indien je rekening houdt met meerdere bezoekmomenten de bestedingen van voetgangers en fietsers in de totale bestedingen belangrijker worden. Tegelijkertijd worden in deze weging naar bezoekfrequentie de bestedingen van bezoekers die met de auto komen minder.
- Voor het centrum van Arnhem is de auto goed voor een groot aandeel van de bestedingen (52%). Vergeleken met de andere grote steden is het aandeel van de auto relatief hoog.
- De uitkomst ligt in lijn met de eerdere bevindingen waarbij zichtbaar was dat voor het centrum van Arnhem het aandeel bezoekers van buiten de gemeente hoog is, deze groep voornamelijk met de auto komt en het bezoekmotief voornamelijk focust op horeca en mode & vrije tijd. Met name bij deze bezoekmotieven ligt de gemiddelde besteding die auto bezoekers doen een stuk hoger.

Bestedingen totaal - meerdere bezoekmomenten - per centrum / binnenstad



platform binnenstads management

Movares
adviseurs & ingenieurs

BRO

GAUDIUM
real estate

Gemeenteraad Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Per e-mail: steffan.vos@arnhem.nl

Nijkerk, 14 mei 2024

Onderwerp: Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Geachte Raad,

Wij hebben kennis mogen nemen van het concept Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem d.d. 09 – 04 - 2024. Allereerst willen wij benadrukken dat wij voorstander zijn van de insteek van het Mobiliteitsplan waarbij Arnhem nadrukkelijk de voetganger, fietser en het Openbaar Vervoer prevaleert boven het gebruik van de auto. Ook het vergroten van het aandeel groen en meer aandacht voor een veilige verkeerssituatie voor specifiek de voetganger en fietser onderschrijven wij. Het Mobiliteitsplan geeft bovendien een goede richting en biedt ons inziens een solide basis om aankomende jaren gezamenlijk met marktpartijen op door te kunnen bouwen aan nieuwe ontwikkelingen in de stad.

Vanuit onze expertise willen wij in het licht van de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan nu alvast specifiek aandacht vragen voor het feitelijke autogebruik voor ontwikkelingen met een woonzorg bestemming. Wij zien namelijk in legio opgeleverde woonzorgcomplexen een overschatting van de gerealiseerde verkeer- en parkeerbehoefte. Veelal zijn de theoretische cijfers een afgeleide van de algemene CROW cijfers, Deze cijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en – inmiddels achterhaalde - praktijkervaringen. In de praktijk blijkt dat de parkeernormen op basis van de kencijfers simpelweg niet voldoende aansluiten bij de reële parkeerbehoefte van woonvormen gericht op senioren met een zorgbehoefte. Dit heeft tot gevolg dat parkeervoorzieningen voor de leegstand worden gerealiseerd. Deze voorzieningen beperken daarbij de invulling van groen en maken in sommige gevallen zelfs de businesscase onhaalbaar.

Ondanks dat het Mobiliteitsplan nog geen concrete invulling geeft aan (toekomstige) verkeer- en parkeernormen, vragen wij de raad om in de nadere uitwerking specifiek rekening te houden met de normering voor dergelijke bestemmingen. Dit kan ons inziens enerzijds door feitelijk lage normen vast te stellen en/of anderzijds door de mogelijkheid en bevoegdheid tot maatwerk per ontwikkeling te bieden.

Mocht u nadere toelichting wensen dan zijn wij hier uiteraard toe bereid.

Met vriendelijke groet,
Gaudium Real Estate

[redacted]

M[redacted] Withaar

Arkerpoort 2 | 3861 PS Nijkerk | Postbus 1049 | 3860 BA Nijkerk
T + 31 33 246 40 10 | info@gaudiumrealestate.nl | www.gaudiumrealestate.nl
IBAN NL09 RABO 0356 4791 61 | KVK 78056411 | BTW NL861248570B01

Geachte raadsleden en andere aanwezigen,

Mijn naam is Keri Baerwaldt en ik woon met mijn partner en 2 jonge kinderen in een hele leuke wijk in Arnhem West, in Heyenoord. Ik voer hier het woord namens de Verkeersgroep Arnhem-West. We zijn als verkeersgroep al meerdere jaren actief en hebben als zodanig bijgedragen aan het onder de aandacht brengen van de verkeersproblematiek in onze wijk. Door steeds met u als Gemeente in gesprek te zijn. Door met de wethouder en ambtenaren te overleggen over door ons ingebrachte voorstellen. Door buurtonderzoek via enquêtes, telramen en fijnstofmeters.

Met interesse heb ik het duurzaam mobiliteitsplan 2024 -2040 gelezen. Bijzonder onder de indruk ben ik van de prachtige plannen en begrippen die hierin worden geschetst. Betere busverbindingen, een aantrekkelijk OV, snelle fietsroutes, minder fijnstof en CO2, minder verkeersoverlast en minder auto's op straat, meer verkeersveiligheid. Toepassing van het STOMP principe, parkeernormen en -regulering, verdere handhaving van de milieuzone en 2 extra fietsroutes over de Rijn. En aan het eind van plan een opsomming van een aantal maatregelen en uit te voeren onderzoeken. Het kan niet op en mag ook wat kosten.

Toch wat opmerkingen en vragen. Allereerst, de gebruikte begrippen en de uit te voeren maatregelen worden niet in concrete en meetbare doelen aangegeven: wanneer is OV aantrekkelijk, wanneer is verkeersoverlast acceptabel, wanneer is de verkeersveiligheid voldoende? **Onze eerste vraag is of u dit in concrete en haalbare (tussen-)doelen zou willen omschrijven,** bijvoorbeeld door gebruik te maken van de kennis en richtlijnen van het RIVM en de WHO normen. Dan kunnen we als burger ook tussentijds en in 2044 beoordelen of u deze prachtige plannen voldoende realiseert.

Als tweede willen wij u vragen een nulmeting te doen zodat de verbeteringen kunnen worden vergeleken met de huidige situatie. Daarbij mag van ons ook een huidig en te behalen verkeersafwikkelingsplan aan worden toegevoegd.

Ten derde vragen wij u in te gaan op een tweetal opmerkingen in het plan die ons raakten. Op blz. 21 stelt u voor de wachttijd voor voetgangers en fietsers bij verkeerslichten te verkorten**. Om de STOMP principes concreet vorm te geven zouden wij zaken willen omdraaien: de auto wacht op de fietser en de voetganger, niet andersom!** Als tweede opmerking: op blz. 38 stelt u dat projectontwikkelaars bij nieuwbouw minder ruimte kunnen bestemmen voor parkeren als ze een goed plan voor deelauto's voorleggen. **Waarom niet zoals in de Merwede wijk in Utrecht zelf stellen dat de parkeernorm op bijvoorbeeld 0,3 wordt gesteld en elektrische deelauto's vaste parkeer- en oplaadplekken geven?**

Tenslotte, wij missen in het plan voorbeelden van "good practices" uit andere steden in Nederland en daarbuiten. **Maakt u daar wel voldoende gebruik van?**

Wat mij als jonge moeder echter het meest verontrust zijn de tijdslijnen die aan het eind van het plan worden gesteld. Zoals het (uiterlijk) binnen 10 jaar doen van onderzoek op 17 locaties waar selectieve toegang een optie kan zijn. Of het binnen die termijn onderzoeken van leefstraten, waar de auto te gast is. Twee zaken die voor onze wijk, voor mijn straat en voor mijn kinderen en die voor mijn buren **op dit moment** wezenlijk kunnen bijdragen aan betere verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en fijnstof. Als de realisatie daarvan pas gaat plaatsvinden als mijn kinderen zelfstandig hun weg naar de middelbare school kunnen vinden zal veilig buitenspelen tijdens hun kindertijd er voorlopig voor hen niet inzitten. **Mijn belangrijkste vraag is dan ook of de Gemeente Arnhem op kortere termijn wil aangeven hoe zij de huidige, en ook bij haar bekende pijnpunten, de verkeerssituatie in onze en ook andere wijken gaat aanpakken. En niet over 10 jaar!**

Tenslotte nog een fors hoofdpijnpunt in onze wijk waarvoor uw aandacht. In onze smalle straten is de maximumsnelheid 30 km per uur, noodzakelijk voor onze bewoners en hun kinderen om als voetgangers en fietser veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Onze telraamgegevens laten wat dat betreft een heel ander beeld zien. 30 Km per uur wordt door automobilisten gezien als een minimumsnelheid. De hoge snelheden van auto's en het rakelings passeren van fietsers zorgen voor extreem onveilige situaties. Met daarbij de enorme hoeveelheid sluipverkeer, met name tijdens de spits, is er al langere tijd sprake van een zeer ongewenste onveilige verkeerssituatie in onze wijk. En dat in een wijk met twee basisscholen, naschoolse opvang en kinderdagverblijf. Een snelle oplossing daarvan mag niet lang meer duren.

Na overlegging van onze Telraamgegevens stellen uw ambtenaren dat indien 80% van het verkeer onder een gemiddelde snelheid van 40 km per uur blijft, er geen reden is voor handhaving of ingrijpen. Aangezien het Openbaar Ministerie blijkbaar onvoldoende middelen heeft voor een juiste handhaving, zullen we dan ook de 30 km borden maar weghalen?

Het spreekt voor zich dat dit voor ons niet aanvaardbaar is aangezien het dagelijks leidt tot onacceptabele verkeerssituaties voor fietsers, voetgangers en rolstoelers. **Ik nodig u dan ook uit om samen met mij over de Oranjestraat, de Calunastraat, de Heyenoordseweg, de Noordelijke Parallelweg en de Brouwerijweg te fietsen, als u wilt tijdens de spits wanneer we overspoeld worden door sluipverkeer. Durft u het aan**?

Een lichtpunt naast deze kritische noten zijn wat ons betreft de in het plan genoemde pilots en experimenten. Vooral die op het gebied van selectieve toegang en de creatie van leefstraten. Daar willen als Verkeersgroep Arnhem-West heel graag onze medewerking aan verlenen!

Afsluitend, ik ervaar de gemeente Arnhem als een vooruitstrevende gemeente, maar zie dit helaas onvoldoende geconcretiseerd in een duidelijk plan voor mijn wijk waarin in heldere tijdlijnen de problemen worden aangepakt, bewaakt en geëvalueerd. In afwachting van uw reactie en gaarne bereid tot nadere toelichting,

Namens de Verkeersgroep Arnhem-West,

Keri Baerwaldt, Jannie Dorland, Marie-Louise Hoogveld, Karel Speth, Hans Wildenberg, Rien Vermeer

NB Wij dienen dit stuk ook per mail in zodat u hierop ook schriftelijk kan reageren.

Gemeente Arnhem,
T.a.v. gemeenteraad,
Postbus 9029,
6800 EL Arnhem.

Arnhem, 15 mei 2024.

Inzake: Duurzaam mobiliteitsplan

Geachte raadsleden,

Als we de stukken laten lezen door inwoners van de Arnhemse binnenstad en hierover met hun in gesprek gaan is er in 80% grote teleurstelling te zien. Eigenlijk nergens gaat men in op het handhaven van de knallende en ronkende uitlaten, racende voertuigen, motoren die wheelies maken op de rondweg en ga maar zo door. Tussen de lijntjes door zien we soms het woordje handhaven staan en eigenlijk berust 80% van mobiliteit op handhaven in onze ogen.

Niet alleen op handhaven op de eerder genoemde grote problemen maar tevens op parkeren op stoepen, het blokkeren van straten en het overbodig veel/lang claxonneren, fietsen en scooteren waar niet toegestaan of die vastgeketend zijn aan terrasmeubilair of afvalbakken en we kunnen zo nog wel door gaan. Het veelvuldige antwoord hierop kennen we al: “Dan had je niet in de binnenstad moeten gaan wonen!” Maar geachte mensen in hoever moet men dit allemaal toleren ook al weet men dat je in de binnenstad woont? En eigenlijk is onze binnenstad ook gewoon een wijk om in te wonen en te leven.

Wethouder verkeer geeft in diverse zaken uitleg en gaat ook in op de mogelijke verlichtingen die het geeft en zet vooral in op voetgangers en fietsers in de eerste plaats. Maar de gemeenteraad heeft het fietsparkeerplan goedgekeurd en voetgangers en fietsen gaan absoluut niet samen in het winkelgebied. Erger nog het geeft behoorlijke irritatie onder elkaar en iemand met een snelle fatbike of spedelec mag er nu ook gewoon rijden, nog te zwijgen over de toenemende (brede) bakfietsen.

Sinds jaren heeft men erover dat parkeergarage Langstraat zal worden uitgebreid en moderner zal worden. Maar we denken dat er nog een aantal jaar bijkomt eer het zal gebeuren. Zo ook de overdekte fietsenstalling bij Bartok zou een mooie aanwinst zijn en verlichting geven. Weet jij wanneer deze er nu eindelijk komt?

We juichen het plan van de wethouder wel enorm toe maar hier en daar o.a. een rijbaan laten verdwijnen staat er. Sommige wegen worden 30km/u en een beetje smaller of zo. Helaas ontbreekt het aan duidelijk gerichte plannen in het mobiliteitsplan. Via de media moeten we ineens vernemen dat er een knip komt bij het Museum Arnhem, de knip die eerder werd afgeraden toen we in gesprek waren over de herinrichting Willemsplein. Een versmalling naast het Kadehuis vernemen we ineens in de Gelderlander omdat is gebleken dat dit het verkeer afremde tijdens de bouw. Men heeft dan niet de files gezien die ervoor zorgde dat het geheel vaststond en de zijwegen blokkeerden? Waardoor voertuigen maar het winkelgebied inreden om deze file te omzeilen.

In de eerste gesprekken over de Zero-Emissie hebben we al aangegeven om ook de buitensingels, tracé Weerdjesstraat en het Coehoorngebied aan te wijzen. Echter men wilde een soort escaperoute behouden werd er gezegd. Maar waarom kan het met de milieuzone dan wel of is men ergens bang voor? Wij zijn al bang dat men hierdoor onduidelijkheid verschaft naar de chauffeurs die rechts de stad niet in mogen maar 2 meter links wel weer.

Openbaar vervoer heeft altijd al aangegeven dat 30km/u een enorme belasting geeft in hun aankomst tijden. Eigenlijk rijdt ook 90% van alle bussen niet 30km/u langs de Musis of door de Turfstraat waar dat momenteel al is. Chauffeurs verklaren dat dit komt door hun schema en ze vaak niet anders kunnen. Verkeersdrempels zijn ook een taboe voor de bussen en eigenlijk mede voor mensen met een beperking die steeds een schok door hun rug krijgen.

Wanneer men de singels ook geheel 30km/u zal gaan maken geeft dit hetzelfde effect maar dan op de racende en knallende voertuigen. In de binnenstad geldt momenteel al 30km/u maar ook hier wordt gewoon geracet.

Met 30km/u zal een routeplanner zien dat door de straatje van bv Spijkerkwartier men de kortste en snelste route kan rijden van/naar andere wijken. Maar ook de politie zal dan geen snelheidscontroles meer kunnen doen hebben ze ons steeds laten weten. Zo zal ook de snelheid/rood licht flitspaal verdwijnen naast Musis.

Alhoewel we nog steeds hopen dat de Flex-Flitser naar de binnenstad komt gaat dat ook niet meer gebeuren bij 30km/u. In een schrijven, aan de gemeenteraad, heeft men eigenlijk al laten weten dat de binnenstad geen Flex-Flitser zal komen terwijl dit indertijd wel is toegezegd n.a.v. vragen.

Wij als Stichting verzoeken gelijk ook om het fietsen in het winkelgebied weer te gaan verbieden vanwege de veiligheid. Maar ook een strakkere, en duidelijke, planning en uitvoering als het gaat om wrak- en/of weesfietsen opruimen. Soms blijven deze ruim een jaar staan en zijn ze gesloopt of worden gewoon dan maar eigenlijk gejat voor de onderdelen. Soms ligt deze dan bovenop de Willemstunnel of watertrappelend in de Jansbeek.

We kunnen overal fietsstallingen e.d. neerzetten maar als er niet geregeld opgeschoond gaat worden staan deze zo overvol met oud ijzer. En hierdoor zijn de echte fietsers genoodzaakt om bv hun ijzeren ros aan de leuning van de Jansbeek vast te ketenen of afvalbak. We weten dat dit er totaal niet uitziet ondanks dat een raadslid het een mooie reuring vindt.

Elektrisch deelvervoer is een hele goede zaak. Als sleutelfiguur voor MyWheels zien we een enorme toename in nieuwe klanten die er gebruik van maken. MyWheels wil dit ook z.s.m. uitbreiden met De Blauwe Golven en de singels.

Echter vragen we de wethouder om goed te kijken naar de laadpalen problematiek die de binnenstad momenteel heeft. De Trans werkt 75% van het jaar nooit en men verwijst dan steeds naar Allego. Allego is de slechtste laadpalen aanbieder van Nederland en staat op het punt om straks geen monteurs meer in te kunnen huren (contract loopt af). Wie is er dan verantwoordelijk? Op De Blauwe Golven zijn nieuwe laadpalen gekomen maar omdat er goede bebording ontbreekt staan hier steeds gewone fossiele voertuigen op. De ontwerper wilde geen bebording hebben vernemen wij. Mensen met rugproblemen of een beperking kunnen hier (Blauwe Golven) ook niet terecht omdat de laadvoorzieningen in de grond zitten.

De Stichting wijst het toevoegen van elektrische scooters volledig af. We kennen de verhalen van andere gemeenten over de misbruik en (parkeer) overlast.

In het plan staat ook het verminderen van straatplekken om te parkeren en deze in te ruilen voor vergroening bv. Binnenstad Arnhem heeft een tekort aan ondergrondse container plekken en moet dan bij dit idee ook rekening mee worden houden. Zo pleiten we voor meer diverse oc’s op de oude Shop&Go plekken in de Langstraat. En aan de zijde van Luxor zodat men geen lange wandeling hoeft te maken naar de overkant van een drukke racende weg.

Het idee om ondernemers, tegen verlaagd tarief, te laten parkeren in de gemeentelijke parkeergarages zien we graag de gemeenteraad als een motie meenemen. Daarnaast om deze parkeergarages op te waarderen met de zgn. BoomBoxen waar men zijn/haar pakketje op kan halen. Zo hoeft de bezorger niet nogmaals langs te komen of dwars door de stad heen naar een afleverpunt zoals de Primera.

We lezen ook de inzet van andere bezorgdiensten zoals De Groene Rijders. Een uitstekend idee maar dan graag ook gewoon tot 11.00 uur in het winkelgebied laten rijden. Men mag dan ook wel dit laten gelden voor alle bezorgdiensten want 20x dezelfde DHL-man door dezelfde straat zien op een dag geeft aan dat er iets niet echt klopt.

We begrijpen ten aanzien van de inwoners met een eigen parkeerplek op hun grond dat er eigenlijk voor hun niets aan de hand is. Immers zij kunnen altijd parkeren terwijl een ander rondjes moet rijden om ergens zijn/haar auto te parkeren. De uitbreiding van parkeergarage Langstraat is dan ook iets om nog dit jaar op te starten. Maar ook de oplevering van de nieuwe parkeerplaatsen blauwe Golven aan het Roermondsplein.

Ten aanzien van de onderkade hebben we een raar gevoel. Met enorm veel pijn en moeite is er besloten dat deze afgesloten wordt om (parkeer)overlast tegen te gaan. Straks kan men vanaf de parkeerplaatsen Roermondsplein naar de onderkade. Waar men in het plan racen en overlast wil gaan verminderen trekt men een ander mooi besluit weer in.

Handhaven op mobiliteit startte wij deze brief mee. Er is veel onduidelijkheid over handhaven op campers, bussen en té grote (aannemers) busjes. In de tijd van de bouw Kadehuis hielden deze grote bussen vaak twee tot vier parkeerplaatsen bezet en ontbrak de handhaving. Goede voorzieningen voor bussen, campers e.d. missen we o.a. ook in dit plan.

De binnenstad is te klein voor het vele verkeer en vooral de onduidelijkheid aan verwijzingen, zoals goede bebording, wordt enorm gemist. Maar ook dat men in de avonduren goedkoper in een parkeergarage kan staan is alleen bekend als men afrekent of eerder hier heeft geparkeerd.

We vragen ons ook af waarom Arnhem geen campagnes voert als het gaat om snelheid. Samen met onze gesprekspartner VVN wilden we hierop inzetten en met banners werken om de automobilisten op hun snelheid te wijzen. Echter dit werd steeds afgekeurd door de afdeling mobiliteit. Gedragsverandering begint eerste plaats bij mensen te informeren.

We wensen de gemeenteraad veel succes bij het bespreken van dit mobiliteitsplan. We zijn altijd bereid om met de raadsleden in gesprek te gaan. Natuurlijk zullen we dit op de voet gaan volgen en wellicht nog een ingezonden brief sturen met op- en/of aanmerkingen.

Met vriendelijke groeten,
Erik Wiessenberg,
Stichting Arnhems Hart.

STICHTING ARNHEMS HART
Voor een leefbare binnenstad

15 mei 2024

Raadsvoorstel Duurzaam Mobiliteitsplan 2024

Fietsersbond Arnhem vol vertrouwen over het DMP-2024

In het Duurzaam Mobiliteitsplan 2024-2040 wordt op een positieve en realistische wijze uiteengezet wat de stad Arnhem nodig heeft: een prettige en gezonde leefomgeving die afgestemd is op de menselijke maat met als resultaat een goede omgevingskwaliteit voor iedereen.
De Fietsersbond afdeling Arnhem is bijzonder ingenomen met het gepresenteerde mobiliteitsplan. De in het plan genoemde totaalvisie en de daaruit voortvloeiende concrete maatregelen worden dan ook volledig door ons ondersteund.
Verkeer en mobiliteit raakt iedereen en daarom is het zo belangrijk om daar een voor iedereen zo goed en acceptabel plan vast te stellen. Dit plan ademt de ambitie om in alle redelijkheid rekening te houden met alle inwoners van Arnhem en de door hen gewenste modaliteitswensen.

Kortom:
Met dit Duurzaam Mobiliteitsplan ziet de Fietsersbond de toekomst vol vertrouwen tegemoet en beveelt dan ook van harte aan dit plan vast te stellen.

Fietsersbond
Afdeling Arnhem

Bij het doornemen van het voorliggende mobiliteitsplan kwamen bij ons nog wel een aantal ideeën en aandachtspunten naar voren, die wellicht de door ons zeer gewaardeerde hoge potentie van het DMP nog wat zou kunnen verhogen. Deze bijdragen vindt u terug in de bijlage.

Inspreektekst Raad Arnhem 15-5-2024 Mobiliteitsvisie

Geachte raadsleden,

Vandaag spreken we over de mobiliteitsvisie. Mijn naam is Peter Papegaaij. Ik woon sinds 1987 in Arnhem en al 21 jaar aan de Onderlangs. Mijn inspraak gaat over Arnhemmers. Want dat is wat in deze visie in prachtige volzinnen wordt gepredikt, betrekken van bewoners. Ik ga positief beginnen.

Want ik zei al Onderlangs en dan weet u dat de Onderlangs deze zomer op de schop gaat en flink ook. Daar kwamen wij, het hotel en de bewoners van de Onderlangs, pas achter toen er al een geheel uitgewerkt plan naar uw raad was gestuurd. Een plan dat voor ons onacceptabel was. Na vruchteloos contact met ambtenaren hadden we een goed gesprek met de wethouder, die naar wel ons luisterde en aan haar ambtenaren opdracht gaf samen met ons het plan aan te passen. En dat nieuwe plan is er nu. Zijn we er blij mee? Nee, dat niet echt, maar het is wel een beter en voor ons acceptabel plan.

Waarom vertel ik u dit? Omdat in deze mobiliteitsvisie steeds wordt geschreven dat bewoners worden betrokken, maar de visie helemaal niet over bewoners gaat. Het gaat over groen, weg met de auto, over inperken, handhaven, gedragsverandering, schuld en boete. Ik moet me gezond en duurzaam gaan verplaatsen, anders kom ik niet in het groene Walhalla. Als ik dan lees wat er allemaal moet, denk ik: Wat een smerige, lelijke stad moet Arnhem zijn, met zoveel zich slecht gedragende en egoïstische bewoners, die hoognodig gecorrigeerd moeten worden. Niet echt een uitnodiging om mee te doen.

En dit is nu mijn punt, geachte raadsleden. Zo'n visie is prachtig hoor, maar de stad is geen zandbak waar u uw politieke ambities vrij kunt uitleven. Maak van deze visie geen blauwdruk. Arnhem is geen politiek prestigeobject. Arnhem dat zijn wij, de inwoners. Wij wonen in een huis, in een straat. En als die straat op de schop gaat, dan grijpt u direct in in ons leven. Kom dan niet met visies en argumenten. We zijn geen politieke tegenstanders. Praat met ons, over wat er voor de deur en in de straat gaat veranderen. En dan niet, ik citeer "met een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart met een multimodaal afwegingskader om prioriteiten te kunnen stellen in de verschillende gebiedstypen." Maar concreet. Waar komen die laadpalen, als je de bushalte daarheen verplaatst, is het veel praktischer, wat doe je met die gevaarlijke oversteek, heb je hier aan gedacht, waar kun je straks nog wel parkeren in de buurt. Maar vooral, luister eerst eens voordat er tekeningen worden gemaakt.

En, ik rond af, het is echt niet moeilijk of gevaarlijk. We zijn best redelijk. Vraag maar aan de wethouder. En of het nou over parkeerplaatsen gaat of over asielzoekersopvang, als je echt gedragen oplossingen wil, praat eerst eens met de mensen die er direct mee te maken hebben, neem je inwoners en hun zorgen serieus. Want als je over mij praat en voor mij denkt, dan ben je tegen me.

Dank-u-wel.

Goedenavond voorzitter, wethouder en raadsleden.

Ik ben Tinka Chabot, woonachtig in de milieuzone van Arnhem en zelfstandig ecologisch hovenier, dus behoorlijk milieubewust, zou je zeggen. Ik ben in het gelukkige bezit van een mooie oranje Euro 4 dieselbus. En het duurzaamste is om die op te rijden, lijkt mij.

Ik heb het duurzame mobiliteitsplan grondig doorgenomen en wie schets mijn verbazing dat ik ineens op pagina 40, tussen neus en lippen, zie staan dat het voornemen is om op 1 januari a.s. (dat is over 7,5 maand) je uitsluitend vanaf euro 5 de milieuzone in mag.
Op de site van de gemeente heb ik regelmatig gezocht naar de regels die gaan gelden voor de milieuzone, maar niets kunnen vinden over het per 1 januari a.s. al omschakelen naar minimaal euro 5. Nu nog steeds niet. Dat is toch vreemd als het al zo snel ingevoerd gaat worden? Hoe kan je als ondernemer hier in godsnaam op anticiperen?

Ik heb wel al enige tijd geleden uitgezocht dat per 1 juli 2026 (over ruim 2,5 jaar) uitsluitend euro 6 is toegestaan. Dat kwam goed uit, want dan ben ik net met pensioen en heb nu al aangekondigd dat ik per dan stop met werken.

Nu moet dat plotseling al per 1 januari a.s. En niet alleen ik, maar vele wat oudere collega zelfstandigen ook. Die worden echt enorm op kosten gejaagd en dus ontmoedigd om hun vak nog langer uit te oefenen. Veel zelfstandige ondernemers rijden nog in een oudere dieselbus omdat ze dat kunnen betalen

Even wat cijfers.

- De goedkoopste euro 6 bus begint bij € 15.000,-. Er daar mag je iets meer dan 2,5 jaar mee rijden? Dan is tie niets meer waard, want milieuzones overal.
- De kleinste en goedkoopste elektrische bedrijfsbus begint nu bij € 25.000,-, de grotere beginnen bij € 60.000,-.
- Vrachtwagenrijbewijsrijbewijs halen als je bus incl. aanhanger meer dan 3.500 kg weegt (5 jaar geldig) kosten: minimaal € 1.350,-
- Ook de vrijstelling voor de wegenbelasting wordt afgeschaft
- De Milieu Investerings Aftrek (MIA) is slechts een fractie van de investeringsprijs en is afhankelijk van je winst.

Nu al overstappen naar elektrisch? Naast de niet terug te verdienen investeringen krijg je ook nog te maken met de netcongestie en gebrek aan laadpalen. Vriendelijk verzoek om niet op te laden tussen 16.00 en 21.00 uur, want stroomtekort. Los het maar op, kleine zelfstandigen. Dat is nu eenmaal het ondernemersrisico. Hebben de gemeenteraad en de wethouders niet de plicht om te zorgen voor alle burgers, dus ook voor de kleine zelfstandigen?

Arme bewoners van de binnenstad: die gaan gemeden worden door de kleine zelfstandigen. De schonere lucht voor die bewoners zorgt ervoor dat ze geen klusjesman of -vrouw meer kunnen krijgen. Daar zit je met je lekkage, verwaarloosde tuin, omgevallen muurtje, kapotte ruiten en noem maar op. Uitsluitend de grotere bedrijven die zich een elektrische bedrijfsbus kunnen veroorloven plukken daar de vruchten van.

En hoe milieuvriendelijk is het om een omweg te moeten nemen om om de milieuzone heen te rijden? Meer uitstoot, langer onderweg, meer overlast voor aanwonenden van de sluiproutes. Hoeveel rijden zelfstandige ondernemers nou eigenlijk op de centrumring?

Rare kronkel: Als ik de bus aan mezelf verkoop en beloof er niet meer mee te werken, dan mag ik wèl de milieuzone in. En wat te denken van de zeer vieze, 40 jaar oude oldtimers, diesel-kampeerauto's, en oudere bussen, omgebouwd voor gehandicaptenvervoer. En wat te denken van de herrie- en stankproducerende motoren, knallende stinkbrommertjes en dieselgebruikende machinerieën van groenvoorzieners. Lekker buiten werken in de natuur?

Het lijkt wel alsof overheden denken dat kleine zelfstandigen geld als water verdienen of dat geld als manna uit de hemel komt vallen. Kunt u mij uitleggen hoe we dat gaan bekostigen en weer terugverdienen? Nogmaals: Het is niet voor niets dat juist de kleine zelfstandigen een oudere dieselbus aanschaffen. Hard werken, niet veel verdienen, onzekere situaties, maar gelukkig wel uitdagend.

Gelukkig is dit Duurzame mobiliteitsplan een concept en hoop ik dat u ook de belangen van de zelfstandige ondernemers in ogenschouw neemt.

Dank voor uw aandacht.

Aan de gemeenteraad Arnhem

Onderwerp: Raadsvoorstel Duurzaam Mobiliteitsplan

Geachte leden van de raad ,

Op dit moment staat op uw agenda de informatieve fase als start naar uw uiteindelijke finale besluitvorming op het voorstel van het college om het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen. Op 15 mei jl. heeft u daarover een politieke avond gehad. Graag willen wij als werkgroep Leefomgeving van de wijkcommissie Penseelstreek het volgende inbrengen.

Achtergrond

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de leefomgeving binnen de wijk Penseelstreek, bestaande uit de Gulden Bodem, Hoogkamp en Sterrenberg. Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen op het vlak van de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was “verkeersveiligheid en parkeren”. Dit onderwerp scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst. Reden om opnieuw te peilen of de bewoners hier nog steeds aandacht voor vragen. Daarmee wil de werkgroep antwoord krijgen op de vraag ‘of dit nog steeds een issue is” en de bewoners het gesprek met de gemeente wilt voeren om te kijken naar mogelijke oplossingen. Onze werkgroep verbindt het geluid van de bewoners over dit soort zaken met de gemeente. Omdat de resultaten en analyse van de enquête “vers van de pers” zijn en uw raad al tot besluitvorming gaat komen over het integrale beleid met betrekking tot Duurzame Mobiliteit, wenden wij ons rechtstreeks tot uw raad.

Enquête De Hoogkamp

In lijn met de resultaten van de enquête uit 2018 is gekozen voor een online enquête. Aanvullend op de onderwerpen “verkeersveiligheid en parkeren” is in de enquête het onderwerp “beschikbaarheid openbare laadpalen” toegevoegd. Dit omdat de werkgroep uit de wijk veel klachten over de beschikbaarheid van openbare laadpalen heeft ontvangen en de gemeente daar tot op heden weinig actie op heeft ondernomen.
De enquête is uitgezet bij 724 adressen. Daarop hebben 241 bewoners de enquête ingevuld. Een respons van 33% . Voor een online enquête wordt dit als ‘goed’ beschouwd en daarmee mag het resultaat als voldoende representatief worden gezien. Tevens kan worden geconcludeerd dat de noodzakelijke aandacht voor “parkeren en verkeersveiligheid” in de Hoogkamp nog steeds actueel is.

Rapportage enquêteresultaten “Verkeersveiligheid, Parkeren en Openbare Laadpalen” in de Hoogkamp

De rapportage is bijgevoegd en uw raad wordt nadrukkelijk gevraagd hier kennis van te nemen en te betrekken bij uw meningsvorming. Hoewel de rapportage ‘overzichtelijk leesbaar’ is, benoemen wij toch een aantal majeure punten in één adem.

Verkeersveiligheid:

- de onveiligheid van de Jacob Marislaan inclusief zijstraten, die voorrang hebben, scoort extreem hoog; de weg is een verbindingsweg tussen wijken met een groot variatie in type voertuigen (dus ook busjes, vrachtwagens) ; de weg is een 30 km weg, maar wordt als zodanig totaal niet herkend/beleefd en dus ook niet toegepast in het rijgedrag; tijdens uw politieke avond

van 15 mei jl. is vanuit uw raad al genoemd dat het enkel plaatsen van een verkeersbord “30 km-zone” absoluut niet voldoende is; de Jacob Marislaan kent aan de Hoogkamp-zijde vijf zijstraten; deze zijstraten hebben voorrang, maar dat wordt zelden gegeven; vertrouwen op voorrang is een ware kamikaze actie; dit te meer, omdat in de bochten vaak auto’s geparkeerd worden, en zeker voor fietsers de situatie totaal niet overzichtelijk is; de drempels, mogen de naam drempel niet hebben, het is een lichte glooiing in het wegdek; een drempel, zoals toegepast op de Parkweg, zal pas echt effect hebben; een zebrapad naar de speeltuin Apolostraat, maakt dat deze speeltuin voor kinderen uit de Hoogkamp veilig bereikbaar is;

- Parkeren

Alle geënquêteerden geven aan dat de wijk - zeker de straten met bovenwoningen en parkeren aan één kant- niet gedimensioneerd is op het huidige autobezit. Problemen met parkeren is dan ook onontkoombaar. Echter de krapte leidt tot meerdere problemen, en dan met name op het vlak van ‘parkeren in de bochten’. En dat creëert weer verkeersonveiligheid (zie ook hiervoor). Primair is er de oproep om handhaving. Rondje door de BOA’s is snel gemaakt. Om het parkeren in bochten te voorkomen is er door bewoners als idee aangedragen o in bochten “oren” met groenperken te maken. Dit blokt de parkeervakken af, maakt de kruisingen smaller en biedt kansen op meer groen. Dat laatste kan bovendien worden gezien als klinkerwippen in plaats van tegelwippen. Ook op dit punt willen bewoners kijken waar dit kan en dan vooral ook ‘doen!!’.

- Beschikbaarheid openbare laadpalen

Dit is een verhaal apart en uitgebreid beschreven in de rapportage. Om het bezit en aanschaf van elektrische en plug in auto’s “te steunen”, laadpaalklevers en laadpaaltoerisme te voorkomen zijn suggesties gedaan voor laadpaalpleintjes. Actief beleid-uitvoering-ondersteuning van de kant van de gemeente staat al lang op de wensenlijst, maar wordt door de gemeente niet integraal (!) opgepakt. Een integrale blik vanuit het belang Groen, Duurzaamheid en Verkeersveiligheid zou fijn zijn.

Als genoemd. De bijgevoegde rapportage geeft het totale beeld van de resultaten van de enquête.

<u>Hoogkamp overstijgende mobiliteitsissues</u>

<u>Verkeersveiligheid voor de gehele gemeente</u>.

Onder andere Rijk, gemeenten en provincies hebben het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Kort door de bocht. De aanpak richt zich onder andere op een risicogerichte analyse/aanpak van de infrastructuur . Door de gemeente Arnhem wordt deze aanpak gehanteerd bij Groot Onderhoud en situaties naar aanleiding van ongevallen (achteraf). De risicogerichte aanpak is juist bedoeld om vooraf te kijken waar risico’s zijn (profiel/toegepaste soort ‘stenen’, belijning e.d.). Wij doen uw raad de suggestie om daar waar wijkcommissies “de vinger opsteken” om ‘quick scan risicoanalyse’ uit te voeren, dit actief te doen. Hiervoor zou een apart budget in de begroting opgenomen kunnen worden.

Met een ‘quick scan risicoanalyse kan snel bezien worden of er quick wins in de aanpassing van de infrastructuur haalbaar zijn.

Voor de risicogerichte aanpak, zie Risicoaanpak-SPV.aspx (kennisnetwerkspv.nl)

<u>Trolleybus</u>

Vanuit zowel Schaarsbergen, Penseelstreek als Burgemeesterswijk is meermaals gevraagd naar de keuze voor het type bus, op de route van buslijn 9. Alle voorzieningen, lees bovenleidingen, zijn nu geënt op de traditionele trolleybus. Het feitelijk en voorgestelde gebruik wisselt echter sterk (waterstof-accu-Trolley 2.0.) . Bewoners vragen al lang om meer duidelijkheid. Duidelijkheid over de toekomst van deze lijn en het type bus. Prima als dat Trolley 2.0. met

modern klein materiaal is, maar koppel daar dan gelijk de ontmanteling van de bovenleiding/palen aan.

Fietsendiefstal NS-stalling Sonsbeekzijde

Het zal uw raadsleden niet ontgaan zijn dat ook de stalling Sonsbeekzijde betiteld kan worden als 'de snoepwinkel' voor fietsendieven. Niet alleen onze werkgroep krijgt wekelijks meldingen van bewoners om "actie", maar ook via Nextdoor, artikel in De Gelderlander etc. etc. wordt de noodklok geluid.
Op dit moment wordt door veel bewoners "het kastje-muur" effect ervaren. Het beeld is dat NS-Gemeente-Politie om elkaar heen cirkelen. Maar mogelijk is dat niet zo. Communicatie daarover zou fijn zijn.
Zorgwekkend vanuit duurzame mobiliteit bezien zijn nu al meldingen dat bewoners, in plaats van het gebruik van hun fiets, 's avonds zich met de auto naar het station laten brengen en ophalen.
Wij vragen uw raad het college aan te moedigen om spoedig de coördinatie voor maatregelen op te pakken.

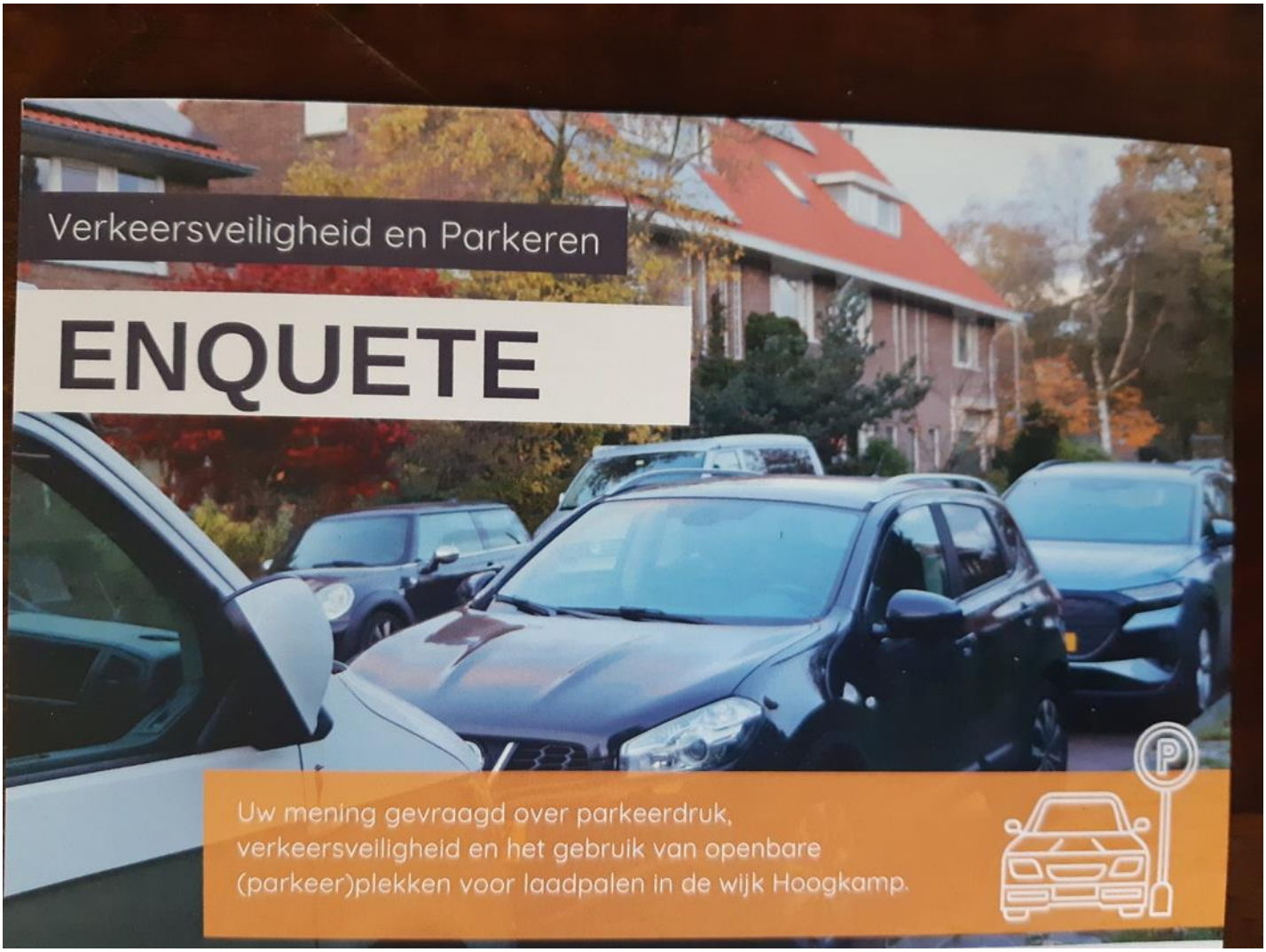
Tijdens de politieke avond is aangegeven dat "insprekers" nog steeds welkom zijn om te reflecteren. Hoewel namens onze werkgroep niet is ingesproken, zijn wij bereid, indien gewenst, een en ander toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Ad Nederlof
Werkgroep Leefomgeving
Wijkvereniging Penseelstreek

Bijlage "rapportage enquête Hoogkamp"

c.c.: wethouder Kundic



Resultaten enquête Verkeersveiligheid en Parkeren De Hoogkamp

De Penseelstreek

Februari 2024 versie 1.0

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte binnen de Penseelstreek (Gulden Bodem, Hoogkamp, Sterrenberg).
Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was “verkeersveiligheid en parkeren”. Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst. Reden om dit resultaat opnieuw te peilen. Daarmee krijgt de werkgroep een beeld om het gesprek met de gemeente aan te gaan om tot oplossingen te komen.

INHOUD

1. Beknopte samenvatting 3

2. Inleiding 3

3. Aanpak 4

4. Respons enquête 4

5. Algemene Informatie 4

6. Parkeren 5
   6.1. Respons op parkeren “in de eigen straat”.
   6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.
   6.3. Bijzondere situaties
   - Pizzeria Eataliano
   - Basisschool Panorama
   - De Tennisvereniging De Hoogkamp
   - Bakker Hilvers en de tandartspraktijk
   - campers, caravans, bouwafval-containers, pallets met bouwmaterialen

7. Laadpalen op de openbare weg 7
   7.1. Algemeen
   7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
   7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg
   7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

8. Verkeersveiligheid 9
   8.1. Algemeen
   8.2. Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” in combinatie met de wijk Hoogkamp als geheel

9. Deelauto’s 12

10. Vervolg 12

11. Bijlagen:
    I. Tekst gemeente beëindigen laadpalen op eigen terrein met een kabel over het trottoir naar een openbare parkeerplaats.
    II. Gesuggereerde locaties voor “laadpaalpleintjes”
    III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)
    IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets
    V. Parkeren in bochten / optie groenvakken – vergroenen – ontharden/ slinger Israelslaan
    VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid)

12. Afzonderlijke bijdragen enquêteresultaten per straat en de Hoogkamp als geheel

1. Beknopte samenvatting

Verkeersveiligheid, parkeren en laadpalen vragen in de wijk De Hoogkamp de volle aandacht. Dit blijkt uit een in januari afgesloten online enquête onder de bewoners van deze wijk. De enquête is een vervolg op een in 1917 gehouden Penseelstreek brede enquête waar De Hoogkamp het hoogst scoorde op onvrede op deze onderwerpen. Waar het gaat om de verkeersveiligheid is te hard rijden in alle straten een grote zorg. De smalle straten maakt dit extra gevaarlijk ook nog door in de bochten geparkeerde auto's. Die ontnemen het (over)zicht en dus ook de voorrangssituaties. De Jacob Marislaan, waar de 30 km/uur nauwelijks wordt aangehouden, en het niet geven van voorrang ten opzichte van de zijstraten, springt er als absoluut onveilig uit.
Het parkeren in de bochten is één van de gevolgen van de ontoereikendheid van het aantal parkeerplaatsen. Dit ondanks het gegeven dat er veel geparkeerd kan worden op "eigen terrein" en garages. Zeker in de straten met bovenwoningen is nooit rekening gehouden met het autobezit, dat nog steeds toeneemt. Er zijn nauwelijks "uitwijk-P-terreinen", waardoor er een "waterbedeffect" optreed naar de randen van de wijk (Mesdag-Bakenbergseweg-Jacob Marislaan). Daar is het aantal parkeerplaatsen echter ook beperkt. Grote zorg en onvrede is er over de bestaande en sterke stijgende behoefte aan openbare laadpalen. Dit levert veel onvrede op. Een actief beleid op extra mogelijkheden van de gemeente wordt gemist. Bovendien beïnvloeden de plekken voor openbare laadpalen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Vooral op het vlak van verkeersveiligheid en voorzieningen voor laadpalen zijn vele suggesties gedaan. De bewoners hopen dat de gemeente en politie de passieve houding omzet naar een actieve houding en de bereidheid toont om met de bewoners tot oplossingen te komen.

Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct "aanwonende zijn". Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.

2. Inleiding

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte in onze wijk en heeft daarover overleg met de gemeente.

Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was "verkeersveiligheid en parkeren". Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst.

Na corona en er nu meer helderheid is over de wijze waarop de gemeente Arnhem actiever in contact wilt staan met de wijken, heeft de werkgroep zich gebogen over de actuele onderwerpen. Daarbij is het natuurlijk van belang in hoeverre de score uit 2017 voor de Hoogkamp nog steeds up-to-date is. Dit ook omdat de werkgroep in de afgelopen tijd meerdere berichten vanuit de Hoogkamp heeft ontvangen over parkeerdruk, verkeersveiligheid en het gebruik van openbare (parkeer)plekken voor laadpalen.

Om dit te toetsen is er een online enquête gehouden. Deze rapportage bevat de resultaten van die enquête. Deze resultaten zullen door de werkgroep worden gebruikt om in overleg met de gemeente te kijken naar eventuele oplossingen. Bewoners verwachten een actievere houding van gemeente en politie, omdat de ervaring is dat er geen opening is voor het gesprek. Als er ideeën bespreekbaar zijn, zal de werkgroep nadrukkelijk een beroep doen op bewoners van de Hoogkamp om mee te denken. De werkgroep wilt de brug slaan tussen gemeente en bewoners om de kwaliteit van de leefomgeving, in dit geval op het vlak van "parkeren en verkeersveiligheid" optimaal te maken.

3. Aanpak

In lijn met de resultaten van de enquête uit 2018 is gekozen voor een online enquête. De oproep voor deelname is gedaan via een huis-aan-huis flyer, de website van de wijkvereniging, Nextdoor, de nieuwsbrief van de basisschool 't Palet, de website van Tennisvereniging De Hoogkamp en flyers bij Bakker Hilvers. De enquête kon worden ingevuld in de periode 7 december 2023 – 7 januari 2024. Bij de afbakening van de Hoogkamp is het gebied ten westen van de Bakenbergseweg aangehouden. In totaal 724 adressen. [1]
De enquête heeft zich gericht op algemene informatie (woonachtig op straatniveau, autobezit, gebruik laadpalen), parkeren (beschikbaarheid algemeen en laadmogelijkheden in het bijzonder) en verkeersveiligheid.
Met deze aanpak is, met behoud van anonimiteit, getracht om meer specifieke duiding van aandachtspunten te verkrijgen. Dit om voor de agenda met de gemeente specifieker te maken. Dat is mede van belang, omdat de wijk een diversiteit kent aan onder andere type bebouwing (vrijstaand/geschakeld/ beneden- en bovenwoningen), parkeermogelijkheden (eigen terrein – oprit-, straten met parkeren aan één zijde- twee zijden), rijbaan (enkel/dubbel) en type-functie van de straat (doorgaand binnen de straat c.q. wijk; tussen wijken).

4. Respons enquête

De enquête is uitgezet bij 724 adressen. Daarop hebben 241 bewoners de enquête ingevuld. De respons van de enquête is 33%[2]. Voor een online enquête wordt dit als goed beschouwd en daarmee mag het resultaat als voldoende representatief worden beschouwd. Tevens kan worden geconcludeerd dat de noodzakelijke aandacht voor "parkeren en verkeersveiligheid" in de Hoogkamp nog steeds actueel is. Opvallend is dat veel respondenten de moeite hebben genomen om (uitgebreide) toelichtingen te geven. Dit geheel is voor de werkgroep van belang, juist omdat de enquête mede was bedoeld om te bezien of de gevraagd aandacht voor dit onderwerp bij een enquête uit 2019 nog steeds geldt. Dat dit zo is mag ook worden herleid uit de door een groot aantal geënquêteerden genomen moeite om een (uitgebreide) toelichting te geven. Tevens is er een aantal suggesties voor oplossingen ingebracht.

5. Algemene informatie

Van de respondenten heeft 96% één auto, waarvan 39% twee of meer auto's. Volgens de cijfers van het CBS 2020 bedraagt het gemiddelde autobezit per huishouden in Arnhem 80%, zodat gesteld kan worden dat de Hoogkamp een meer dan gemiddeld autobezit kent. Het aantal elektrische (incl hybride plug in) auto's is momenteel 22%. Deze auto's worden nagenoeg 50/50 opgeladen op eigen terrein dan wel openbare weg. Van belang is dat 17% van de respondenten aangeeft op korte termijn serieus

[1] Buiten de enquête zijn de straten oostzijde Bakenbergseweg, Joris vd Haagenlaan, G. Douwweg en Heemstralaan 102-112 gehouden. Redenen: bij dit deel van de wijk is zowel bij de enquête 2018 als nadien geen enkele aandacht voor parkeren/verkeersveiligheid naar voren gekomen. Eén inwoners van de Joris vd Haagenlaan heeft, op verzoek, de enquête alsnog ingevuld.
[2] Zie in de bijlage de respons per straat.

overweegt een elektrische (incl. hybride plug in) auto aan te schaffen. Vanuit dat perspectief zullen de reacties/bevindingen over de openbare laadpaalpunten bezien moeten worden.

6. Parkeren

Voor wat betreft het parkeren kan 60% van alle respondenten de auto parkeren op een afstand < 100 meter en parkeert 28% op eigen terrein/garages. Slechts 4% parkeert in de regel > 200 meter van huis. Dit zijn gemiddelden; aangeven wordt dat met name in de weekenden de gemiddelde afstand > 200 meter is. De betekenis van deze percentages laat zich moeilijk normeren. Voor deze enquête beschouwen we de respons als achtergrond informatie. [3]

6.1. Respons op parkeren "in de eigen straat".

Over de gehele wijk gezien ervaart 37% het parkeren in de eigen straat als probleem. Er is echter een groot contrast per straat. Zo zijn er de uitersten van totaal geen probleem, score 100 %, tot een serieus probleem, score 67%. Voor de duiding van de mate van een "probleem" is de respons vertaalt naar "geen probleem, reëel probleem en een serieus probleem".[4]

De resultaten laten zich per straat als volgt samen te vatten.
In **de Albert Neuhuysstraat** wordt het parkeren door de bewoners als *"geen probleem"* ervaren.
In het overgrote deel van de straten is er sprake van een *"reëel probleem"*[5]. In de toelichting is veel gelijkenis in de beantwoording. Het gaat om :

- Het aantal parkeerplaatsen staat bij lange na niet meer in verhouding tot het aantal woningen en het autobezit waar ooit in "mijn" straat rekening is gehouden; veel huishoudens hebben inmiddels twee auto's en de groei van het autobezit zal alleen maar toenemen;
- Het tekort aan parkeerplaatsen leidt tot parkeren op de hoeken (alle ruimte die ook maar ergens is, wordt benut); parkeren in andere straten (waterbed-effect);
- Het tekort aan parkeerplaatsen dient zich al aan bij de bewoners; door bezoek wordt het probleem nog groter;
- Zeker overdag staan er altijd wel "busjes" (aannemers e.d.), terwijl meerdere dagen bouwafvalcontainers en opslag van bouwmateriaal parkeerplaatsen bezet houden; dit komt ook terug in de toelichting over verkeersveiligheid.
- Eigen opritten worden (steeds) minder benut; sowieso door het bezit van meerdere auto's en toename van het bezit van campers/caravans ; maar ook omdat de oprit wordt benut als deel van de tuin dan wel speeltoestellen.
- Er is steeds (meer) sprake van een "waterbed effect " ; door een tekort aan parkeerplaatsen wordt uitgeweken naar met name de Bakenbergseweg, Jacob Marislaan en de Breitnerstraat.

Van een *"serieus probleem"* is sprake in de **Van Goghstraat**, **Jan Vethstraat** en de **Josef Israelslaan.**
Aanvullend op de genoemde toelichtingen bij *"serieus probleem"* worden de volgende redenen benoemd:

- De combinatie van onder- en bovenwoningen is voor wat betreft het (oorspronkelijk ingeschat) autobezit ernstig achterhaald. Het groeiend autobezit (ook in de sfeer van tweede auto's)

[3] "acceptabel" geachte loopafstanden van een woning laten zich moeilijk normeren. Het begrip/de beleving verschilt van persoon tot persoon en type gebied. In een CROW publicatie wordt verwezen naar enkel buitenlandse onderzoeken. Dit geeft een beeld (2016 !) van een acceptabele loopafstand van een woning tot een parkeerplaats van 150 meter.

[4] In de verhouding "geen probleem" en "wel een probleem" is, om dit in perspectief te plaatsen, als definitie in de toelichting de volgende definitie aangehouden: op de vraag "ervaart u parkeren als een probleem in uw straat ?" geen probleem bij nee tussen de 100 en 90%" ; "reëel probleem bij ja tussen de 10 en 40% en een serieus probleem bij ja tussen de 40" en 100 %

[5] **Jacob Marislaan, Bakenbergseweg, Breitnerstraat, Mauvestraat, Mesdaglaan, Voermanstraat, Witsestraat.**

maakt het parkeerprobleem nog groter. Daar komt nog eens bij dat in de **Van Gogh- en Jan Vethstraat** slechts aan één zijde van de straat geparkeerd kan worden. Parkeren in de eigen straat is daarmee “een toevalstreffer”. Zeker ’s avonds en in de weekenden is er een zoektocht in de omliggende straten.

6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.

De respons op de vraag “Ervaart u de Hoogkamp als een wijk met parkeerproblemen?” levert geen significant ander beeld op ten opzichte van de beantwoording en toelichtingen ten opzichte van de reacties p[de vraag “Ervaart u in zijn algemeenheid parkeerproblemen in uw straat?”. In de toelichtingen worden veel relaties gelegd tussen het parkeerprobleem in de gehele wijk de Hoogkamp en de verkeersveiligheid. Het gaat dan om het effect in parkeren op de bochten van de straat waardoor er slecht zicht is op de kruisigingen, de oversteken zijn geblokkeerd en doorgang op de trottoirs met name voor kinderwagens en rolstoelen. Dit zal verder aan de orde komen bij het hoofdstuk Verkeersveiligheid.

Suggesties:

- Meer handhaving op foutparkeren (incl. caravans / campers)
- Niet langer toestaan dat opritten worden veranderd in tuin/uitbouw

6.3. Bijzondere situaties.

In de toelichting op de ervaren problemen in het parkeren wordt (in meer of mindere mate) verwezen naar een aantal specifieke oorzaken. Het gaat dan om:
Het parkeer (gedrag/effect) bij **Pizzeria Eataliano** (hoek Josef Israelslaan en Bakenbergseweg); de pizzeria, heeft een verkeersaantrekkende vanuit een wijdere omgeving. werking. Het zorgt niet alleen voor problemen bij het parkeren maar ook verkeersveiligheid.
Essenties: Met name vanaf de namiddagen en begin van de avond staat de straat vol met auto's van bezoekers (gasten) , afhalers en medewerkers, op andere tijden (mn doordeweeks) door leveranciers. Naast het in beslag nemen van parkeerplaatsen, wordt er geparkeerd op de stoep (in bochten) en voor opritten. Verder is met grootte regelmatig het trottoir onbegaanbaar door fietsen/scooters veelal door bezorgers. Dit blokkeert ook voor passanten met een wandelwagen, rollator of rolstoel. Parkeren auto’s en fietsen op het trottoir belemmert het zicht/doorgang op de kruising. Effect op verkeersveiligheid.
Suggestie: in de respons wordt aangegeven dat de eigenaar wel meedenkt aan het parkeren

Basisschool Panorama
Het is geen nieuw probleem, maar wederom komt de Verkeerschaos bij deze basisschool naar voren. Het behoeft dan ook geen verdere toelichting. Specifiek voor deze situatie kwam naar voren:

- Een groot deel van het personeel komt met de auto. Die staan dan de hele dag op parkeerplaatsen direct bij de school.
  Suggestie: De school kan zelf afspraken maken om het personeel te laten parkeren in straten waar meer ruimte is. Bijv. Parallelweg Amsterdamse weg.
- Direct tegenover de school staan 2 laadpalen met 4 laadpunten. Dit is bijzonder onhandige plek.
  Suggestie: verplaats deze laadpalen naar een andere locatie. (zie laadpalen) kan heel verschillende oorzaken hebben. Het kan bijvoorbeeld komen door de infrastructuur:

De **Tennisvereniging De Hoogkamp** levert de nodige parkeerproblemen op. Dit mate name in de Breitnerstraat, waarbij dit zich met name voordoet bij competitiewedstrijden en toernooien.
Suggestie: is dat de vereniging actief bezoekende teams verzoekt “elders” te parkeren en eigen spelers dringend verzoekt om bij competitiewedstrijden “de fiets te pakken”.

In enige mate wordt het parkeren bij **Bakker Hilvers en de tandartspraktijk** benoemd. Met name bij Hilvers is er op het piekmoment "zaterdag" een ongewenst parkeergedrag in de bocht en dubbel parkeren. Dit raakt de doorgang en de verkeersveiligheid.

In zijn algemeenheid komt ook het meerdaags parkeren van **campers, caravans, bouwafval-containers en pallets met bouwmaterialen** naar voren.
Suggestie: gerichte handhaving politie/boa's.[6]

7. Laadpalen op de openbare weg

7.1. Algemeen.
Zoals eerder benoemd is er in de Hoogkamp een hoog percentage aan autobezit, te weten 96%. Van dat bezit . Van de autobezitters heeft bijna een kwart (22%) een elektrische/hybride plug-in auto. Dit percentage zal snel toenemen, omdat 16% van de respondenten heeft aangegeven zeer zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto zal aanschaffen. Daarboven heeft 17% aangegeven dat er een grote kans is dat zij binnen 3 jaar zo'n aanschaf zullen doen.
Het bezit en verwachte aanschaf verschilt sterk per straat. Zo is de reactie vanuit de Van Goghstraat dat er geen bezit is van elektrische/hybride plug-in auto. Zo'n 11% zal binnen 3 jaar zeker zo'n auto aanschaffen en 5% misschien. Aangetekend wordt dat de respons laag was. Daarentegen is het bezit in de Mauvestraat hoog: 39% bezit; 30% zeker aanschaf; grote kans aanschaf 22%). Zeker voorgenomen aanschaf is hoog. Ander voorbeeld: 58% van de respondenten van de Bakenbergseweg geeft aan zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto te gaan aanschaffen. Een sterke groei kan ook uit de beantwoording van de respondenten in de straten worden afgeleid. Hier wordt verhoogde aandacht voor een oplossing van de gemeente verwacht.

7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
De bezitters van elektrische/hybride plug-in auto's laden voor gemiddeld 50% op eigen terrein en 50% op de openbare weg op.
Zo'n 50% van degenen die op de openbare weg moeten laden ervaart daarbij problemen. Niet alleen wordt de beschikbaarheid als veel te weinig beschouwd. Veel reacties gaan over het "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik van de openbare laadpalen.
Daarbij moet gedacht worden aan:

- Het parkeren van "niet elektrische/hybride plug-in auto's" op laadplekken; hier wordt verwezen naar het groot tekort aan parkeerplaatsen en komt vaak naar voren bij laadplaatsen in straten met een "serieus probleem" in het reguliere parkeren.
- Veel "laadpaalklevers", mensen van wie de auto al lang is opgeladen, laten de auto als ware het een reguliere parkeerplaats staan.

Dit "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik, staat niet in verhouding tot "de schreeuw" om meer laadpalen.
Overall wordt opgemerkt dat er veel rondgereden moet worden ("zwerfladers") , via een "laadpaal-app" gezien kan worden waar een plek vrijkomt maar dat zien medewijkgenoten ook en is er "een run", voor bezoek met een elektrische auto is het echt een ramp "te kunnen laden". Extreem voorbeeld is een familielid dat op 200 km afstand woont en vaak "moet laden" het een ware zoektocht is, ook in omliggende wijken.
Gelet op de voorziene groei is (zie 7.4.) er een oproep aan de gemeente om snel met een oplossing te komen in de sfeer van "parkeerpleintjes".
Suggesties: parkeerplaats bij sportzaal, terrein Mesdag waar geruime tijd een zandopslag was en binnenterrein garageboxen (particulier bezit, bijv. Van Gogh-Israel-Voerman-Mesdag).

[6] Gerichte handhaving politie/boa's komt ook naar voren bij parkeren in bochten.

7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg

Van de niet gebruikers van een laadpaal op de openbare weg (respondenten die geen E-auto hebben en respondenten die laden op eigen terrein) , ziet 16% deze laadpalen als problemen. De problemen richten zich op:

- Nemen reguliere parkeerplekken in beslag (let op sowieso tekort);
- Palen op het trottoir zijn een hinderlijk obstakel, beperkt de doorgang voor voetgangers[7];
- Onlogische plekken, namelijk in straten waar al grote parkeerdruk is.

Verbijzonderde opmerkingen/bezwaren:

- Geen enkel overleg over de plaatsing met de direct omwonenden ; geeft irritatie;
- Aanvraag van een invalideparkeerplaats is complexer en wordt zeer kritisch benaderd;
- Laadpalen in eigen tuin en parkeren op de openbare weg met een kabel over het trottoir, wordt , ook al wordt dat meestal afgedekt met een rubberen mat, als gevaarlijk beschouwd en hinderlijk voor voetgangers (slecht ter been); geen beeld of dat is toegestaan.
- Op een enkele plek een “greenwheels” parkeerplaats; welk beleid is er juist in de combinatie met de laadplekken.

7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

De landelijke trend is dat het aantal laadpalen op de openbare weg zal toenemen. Dat is ook de verwachting in de Hoogkamp gelet op het percentage van 33% van de respondenten die aangeven zeer zeker of hoogst waarschijnlijk binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug auto te zullen aanschaffen. Natuurlijk is wel zo dat een deel op eigen terrein zal parkeren/opladen . Zo’n 38% ziet deze trend als “een probleem”. Het onlangs door de gemeente Arnhem afgekondigde beleid om een einde te maken aan het leggen van laadkabels over de stoep tussen de privé (voor)tuin en een openbare parkeerplaatsen. Dit was tijdelijk toegestaan. Nu de betreffende bewoners een laadpaal op de openbare weg kunnen aanvragen is het laden vanuit de eigen tuin niet meer nodig. De benoemde problemen zijn nagenoeg gelijk aan de punten die onder 7.2. en 7.3 zijn benoemd.

Overall (vanuit de gebruikers als niet gebruikers) komt vooral naar voren:

- er is een enorme behoefte aan uitbreiding van het aantal laadpunten echter zonder dat ten koste gaat van reguliere parkeerplekken;
- door het gedogen van “laden vanaf de eigen tuin naar de weg” op te heffen is er zelfs een noodzaak tot verantwoorde (!) uitbreiding; immers bewoners met een E-auto moeten op de openbate weg gaan laden;
- er zijn diverse suggesties over uitbreidingen via bijv. “laadpaalpleintjes;
- communicatie tussen gemeente en “de wijk” wordt erg gemist. Ook waar het gaat om de locatiekeuzes bestaande/nieuwe laadplekken op de openbare weg. Er is bereidheid om mee te denken.

LET OP: Na het afsluiten van de enquête heeft de gemeente besloten om laadkabels over het trottoir niet meer te willen gedogen. Veiligheid op het trottoir en voorkomen van het claimen van een eigen parkeerplaats zijn de belangrijkste argumenten. In de enquête werd in de respons het aspect veiligheid en verstoring van het straatbeeld genoemd. Dit zal een druk op openbare laadpalen nog verder toenemen. In een aantal gemeenten wordt gewerkt met een kabelgoot in het trottoir en commitment “met de buren”. Dit is nu buiten de enquête gehouden, maar kan wel een rol spelen bij de eventuele uitwerking.

[7] Onlangs heeft de gemeente aangegeven geen gedoogbeleid meer te voeren op “snoeren” over het trottoir. De betreffende bewoners zullen zelf moeten voorzien in een laadpaal op de openbare weg/gebruik maken van openbare laadpalen. Zie ook onder 7.4.

8. Verkeersveiligheid

8.1 Algemeen

Waar het gaat om de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat de respondenten zowel de eigen straat (51%) als de wijk de Hoogkamp (46%) als verkeersonveilig ervaren**.** Opvallend is dat er door de respondenten uitgebreid(totaal 109) is toegelicht wat die verkeersonveiligheid is. Veel van deze verkeersonveiligheid (straat en wijk) valt deels samen met de parkeerproblematiek. Het gaat dan om het parkeren in de bochten. Dit is het grootste euvel waardoor bij kruisingen voor fietsers en auto's er geen zicht is op de verkeerssituatie (rechts voorrang). Er moet vaak flink gered worden. Veilig oversteken voor voetgangers (kinderen-minder validen) in de bochten lukt niet. Dit alles ook al doordat er te hard wordt gereden (> 30 km). Veel trottoirs zijn op veel plekken te smal en vaak geblokkeerd door half op de stoep geparkeerde auto's /busjes waardoor over straat gelopen moet worden. Zeker voor kinderen is dit onveilig en dit geldt ook bij de mogelijheid om op de stoep te spelen". De snelheid/voorrangssituaties op de Jacob Marislaan (30 km) komt als absoluut probleem naar voren. Ook de Bakenbergseweg wordt genoemd als "racebaan" met een grote onveiligheid voor de fietsers op de smalle fietsstrook.
Suggesties:

- Handhaving politie/boa's (is eenvoudig uit te voeren)
- Inrichting bochten – "trottoir-oren"- icm paaltjes/planten (wilgentenen) vakken-bakken; bewoners geven aan deze plantenvakken/bakken zelf te willen onderhouden; bijvangst is dat dit bijdraagt aan "het tegelwippen" . Ontharden en vergroenen als klimaatmaatregel.

8.2. Respons op verkeersveiligheid "in de eigen straat" en Hoogkamp als geheel
Vanwege de enorm hoge respons met toelichting over verkeersveiligheid op straatniveau en ook bij de Hoogkamp als geheel, Zijn de (samengevatte) toelichtingen per straat hierna vermeld.

<u>1. Parallelweg Amsterdamseweg:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa) ;

Suggestie : sluit de doorgang Parallelweg en Neuhuysstraat (ter hoogte van huisnr 1 -2) alleen voor auto's af; Parallelweg wordt dan "een doodlopende weg";

<u>2. Albert Neuhuysstraat:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa);

<u>3. Bakenbergseweg (83%! van de respondenten geeft aan "onveilig"):</u>
- te hard rijden (100% respondenten),
- veilig oversteken voetgangers (kinderen!) lukt niet ,
- fietsstrook veel te smal (denk ook aan formaat Baboe-achtige fietsen),
- fietsstrook wordt deels bezet door busjes,
- fietsstrook geperst tussen geparkeerde autos'en langsrazend verkeer (inclusief zwaar verkeer),
- fietsstrook wordt veel gebruikt door fietsers op weg naar de hockeyvelden, tennisvelden, basisscholen, Warnsborn en naar het terrein van Elver (mensen met een verstandelijke beperking),
- risicokruising Bakenbergseweg /Heemstralaan/JacobMaris; fietsers door hard rijden;

Suggesties:

- Risicokruising Bakenbergseweg-Heemstralaan-Jacob Marislaan- "maak een witte stip in het midden dat visueel het idee geeft van een rotonde/ aan te houden rijrichting; (beïnvloedt rij-gedrag) ,
- zebrapaden als maatregel voor het veilig oversteken en bezie andere snelheidsbeperkende maatregelen,
- verlaag maximaal toegestane snelheid van 50 naar 30 km n pas de weginrichting hierop aan,
- snelheidscontroles.

4. Breitnerstraat

- op de splitsing met Jacob Marislaan wordt geen voorrang verleend; met name voor fietsers is dit erg onveilig (idee dat automobilisten op de Marislaan nauwelijks doorhebben dat zij geen voorrang hebben);
- noordelijke deel heeft een bocht, door zeer smalle straat is dit een gevaarlijke bocht voor fietsers.

Suggesties:

- snelheid op Jacob Maris te hoog; drempels a la Parkweg
- spiegel bij gevaarlijke bocht voor fietsers

5. Jacob Marislaan (84 %! van de respondenten geeft aan "onveilig")

- er wordt veel te hard gereden, totaal geen beleving dat het om een 30 km weg gaat; is een doorgaande weg richting meerdere wijken; veel busjes/transportauto's/vrachtverkeer; "drempels zijn (belachelijk) laag";
- ingreep vanuit aanpak Sterrenberg, lichte verhoging van de kruisingen, heeft totaal geen effect; een asfaltweg met gescheiden rijbanen wordt niet gezien als een 30 km weg, 70 km is geen ongebruiklelijke snelheid; drempels zijn verlaagd (!), bij het ontwerp is geen rekening gehouden met 30 km weg ; de aanduiding van 30 km is enkel een klein verkeersbord; klachten zijn ingediend bij de gemeente en de wijkagent maar er wordt niet naar geluisterd;
- gevaarlijke voorrangssituatie met splitsingen/kruisingen met achtereenvolgens de Mauvestraat-Breitnerstraat, Jan Vethstraat, Van Goghstraat en Voermanstraat; deze straten hebben voorrang; als extra veiligheidsrisico komt daarbij dat door parkeren op de hoeken het overzicht helemaal weg is;
- zelfstandig oversteken van kinderen naar speeltuin aan Apolstraat is onmogelijk

Suggesties

- pas "verhogingen" aan naar echte drempels,
- snelheidscontroles, handhaven parkeren in bochten,
- haaientanden om voorrangssituaties te verduidelijken,
- zebrapaden, zeker in de oversteek naar het speeltuintje Apolstraat,

6. Jan Vethstraat

- te hard rijden,
- door parkeren in de bochten geen zicht bij kruisingen/splitsingen,
- splitsing met Jacob Marislaan erg gevaarlijk (hard rijden en geen voorrang),
- met regelmatig worden auto's op de stoep geparkeerd waardoor rolstoelen en kinderwagens noodgedwongen de weg op moeten om hun weg te vervolgen.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten.

7. Josef Israelslaan

- te hard rijden
- erg gevaarlijk voor fietsers door te hard rijden van auto's en bestelwagens, parkeren in de bochten en veelheid aan kruisingen,
- zeker na 17 u en in de weekenden staan aan beide zijden van de weg geparkeerde auto's. Er kan maar één auto tussendoor. Door smalle trottoirs is het over de straat lopen door voetgangers erg gevaarlijk (zeker in het donker),
- er wordt vaak geparkeerd binnen 5m in "de slinger" binnen de kruising Josef Israelslaan / Voermanstraat, de situatie is erg onoverzichtelijk – ook voor kinderen die op het veldje willen spelen-
- (a sociaal) parkeergedrag bij bakker Hilvers en pizzeria maakt die kruisingen erg onveilig.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten,
- in de bochten (zeker bij "de slinger") aanleggen van groenvakken met wilgentenen; voorkomt parkeren, minder verharding meer groen (door bestrating vaan plassen).

8. Mauvestraat
- te hard rijden,
- met name voor kinderen onveilig: in de weekenden staat het vol met geparkeerde auto's icm de harde rijders is het erg gevaarlijk om zelfstandig over te steken.

9. Mesdaglaan
- situatie Panaroma (blijft) onveilig, bij uitgaan is er een mix van kinderen die oversteken, auto's die lukraak geparkeerd staan.
- sluiproute bij files A12 maar ook , als het vol staat op de Schelmseweg die drukte te omzeilen.

Suggesties:

- maak aansluiting Schelmseweg en Amsterdamseweg vanaf Mesdaglaan naar Amsterdamseweg eenrichting verkeer de wijk uit; Bakenbergseweg en Marislaan worden dan "de ingangen voor de wijk; wel (in het begin) stevig handhaven,
- laat de school hier blijvend aandacht aan besteden; het gaat om gedrag van ouders,
- hard rijden (totaal geen besef dat dit een 30 km weg is) – bij klachten reageert gemeente niet.

10. Van Goghstraat
- als voetganger en fietser is het onveilig om over te steken door auto's die op de hoeken en stoep geparkeerd staan; geen goed overzicht; ook staan bouwketen soms wel weken precies op de hoeken permanent geparkeerd,
- veel overhangend groen icm smalle stoepen, vaak gedwongen over straat te lopen, (voldoen trottoirs wel aan de voorgeschreven breedte ?),
- weginrichting geschikt als 1 rijstrook maar 2 richtingsverkeer; elkaar kruisen vaak lastig en voor fietsers niet te doen
- door drukte, wordt er geparkeerd bij garageboxen, die daardoor niet op kunnen.

Suggestie:

- maak Van Goghstraat éénrichtingsverkeer; vanaf Israelslaan richting Mesdag en vanaf Israelslaan richting Jacob Maris

11. Voermanstraat
- -te hard rijden,
- passeren met auto's kan niet kan (te smal); fietsers "in de knel",
- door geparkeerde auto's kunnen kinderen op hoeken nauwelijks over te steken; gevaarlijk bij lopen naar grasveld (speelplek),
- onveilige "slinger" (geen zicht door bocht in de kruising); verkeer komend vanaf Isrealslaan naar Neuhuysstraat; gevaarlijke situatie voor spelende kinderen rond grasveld en fietsers (al een keer een ongeluk)

Suggestie

- bekijk de "slinger" op risico met name voor kinderen,
- voorkomen van parkeren in de bochten door groenvakken.

12. Witsenstraat
- -te hard rijden,
- parkeren door ouders Panaromaschool,
- gevaar in de bocht.

Suggestie:

- Spiegel in de bocht.

Op basis van al deze reacties mag geconcludeerd worden dat in meer of mindere mate er in de hele wijk sprake is van een diversiteit aan verkeersonveilige situaties. Kijkend naar de rode draden en

aangeleverde suggesties gaat het in de kern van de wijk om te hard rijden en parkeren in de bochten. Hier ligt de focus in de suggesties op handhaving en herinrichting (ontharden en vergroenen) in de bochten. Vanzelfsprekend is er een “kip-ei” relatie tussen het tekort aan parkeerplaatsen en het parkeren in bochten.
De veiligheid op de Bakenbergseweg, maar zeker de Jacob Marislaan kent de eigen dynamiek door het karakter en de functies van die straten. De Jacob Marislaan springt er dan extra uit, nu dat een 30 km weg is en gevaarlijke kruisingen met verkeer “van rechts” kent.
Het overzicht biedt voldoende handvat om te bezien waar de gemeente voor open staat en waar bewoners een actieve rol kunnen vervullen. Ook hier geldt dat bij specifieke suggesties de woonomgeving van direct betrokken bewoners wordt geraakt. Eerst zal bij hen natuurlijk nagegaan moeten worden in hoeverre zij zich hierin herkennen en in opties kunnen/willen meewerken.

9. Deelauto’s

In de enquête is geen aandacht besteed aan het gebruik van “deelauto’s”. Een aantal inwoners van de Hoogkamp maakt hier gebruik van/hebben dit actief georganiseerd. In de respons op de enquête is dit als een suggestie genoemd, dat bijdraagt aan:

- Reductie van het autobezit,
- Positief effect irt tot verkeersveiligheid en parkeerdruk,
- Bewustwording om niet meer te denken vanuit het gebruik van de auto en meer vanuit het denken vanuit lopen, fietsen en gebruik OV.

De werkgroep Mobiliteit binnen Hoogkamp Energie verkent de mogelijkheden naar het delen van een elektrische auto. Ook willen zij kijken naar andere mogelijkheden zoals openbaar vervoer en fietsen. Een vijftal wijkgenoten heeft al aangegeven mee te willen doen. Heb je ook interesse? Mail dan naar mobiliteit@hoogkampenergie.nl.. Zie de website Hoogkamp Energie Arnhem - Mobiliteit.

10. Vervolg
Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct “aanwonende zijn”. Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.
Tevens zal aansluiting worden gezocht met de werkgroepen Hoogkamp Energie en Biodiversiteit.

Bijlagen : LET OP: in de bijlagen is een aantal suggesties op kaart weergegeven; dit is niet uitputtend en geheel willekeurig geselecteerd

I. Laadkabels over de stoep (hoofdstuk laadpalen)

Het is volgens de gemeente Arnhem niet langer toegestaan om laadkabels over de stoep te leggen tussen de privé voortuin en een openbare parkeerplaats. Het is nooit toegestaan geweest echter de gemeente gedoogt de kabels over de stoep tijdelijk. Hier komt waarschijnlijk dit jaar een einde aan. Het gedogen stopt omdat iedere bewoner al een tijdje een laadpaal kan aanvragen bij de gemeente. Deze paal komt dan aan de straat te staan waardoor het laden vanuit de tuin niet langer nodig is. Aanvragen kan via https://www.laadpaalaanvragen-oost.nl
Denk bij de laadkabel over de stoep ook aan je aansprakelijkheid bij eventuele valpartijen en de toegankelijkheid van je straat voor mensen die moeilijk ter been zijn. Er zijn alternatieve om de kabels in goten te leggen of via een laadarm bovenlangs te laten lopen maar de gemeente wil ook af van het gedoogbeleid omdat bewoners openbare parkeerplekken 'claimen' met een eigen laadpaal in de tuin. Bewoners met een eigen oprit kunnen uiteraard gewoon blijven laden met een eigen laadpaal.

II. Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje" (hoofdstuk laadpalen)



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
(voormalige) zand/bestratings opslag Mesdaglaan



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
Parkeerterrein School Witsenstraat



Gesuggereerde locatie “laadpalenpleintje”
Particuliere garagebinnenplein ingang Van Goghstraat

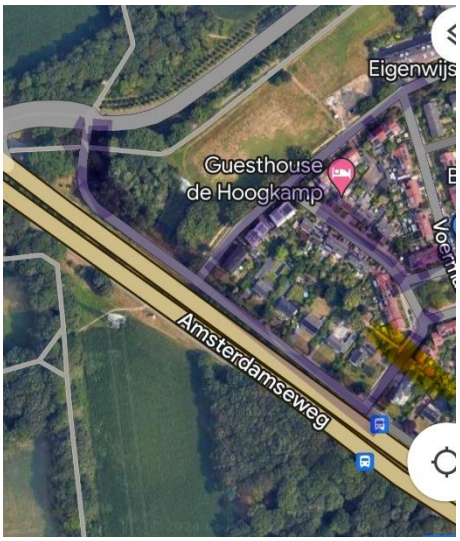
Kaart met openbare laatpaalplekken





Voorbeeld kabelgoot

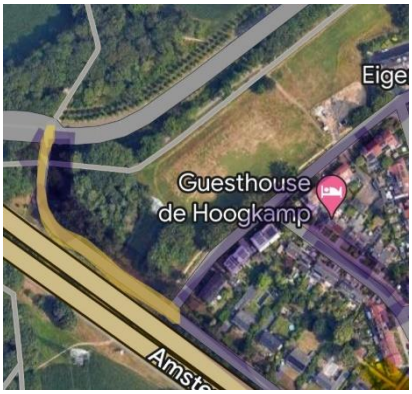
III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)



Totaalplaatje Sluiproutes Schelmseweg – Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat – Mesdaglaan (vise versa)

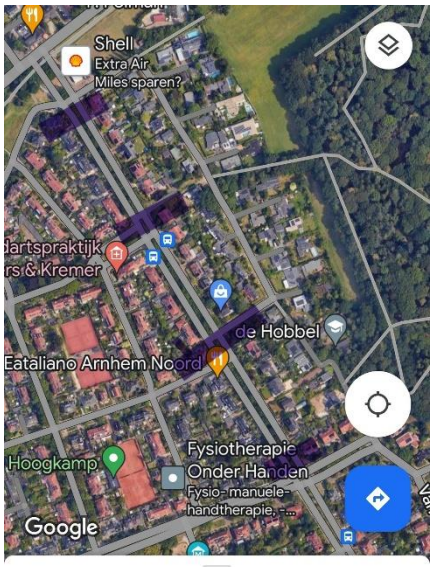


Sluiproutes Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat
Gesuggereerd: afsluiten voor auto's

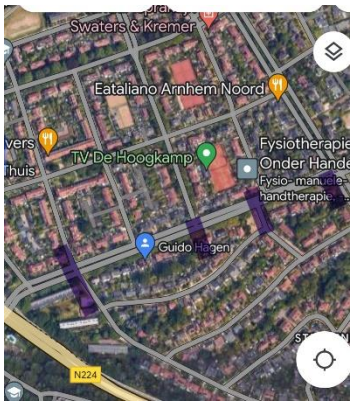


Sluiproute Schelmseweg naar de wijk :
Gesuggereerd: éénrichtingverkeer "de wijk uit" / de wijk in via de Jacob Maris

IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Bakenbergseweg



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Jacob Marislaan



Gesuggereerd
- Jacob Marislaan zebrapad naar Speeltuin (vise versa)

V. **Parkeren in bochten / optie groenvakken (wilgenbak**)



Voorbeeld (!!!!!)
Gesuggereerd
- paars - parkeren in bochten –

NB:
Geel : genoemde slinger Israelslaan incl oversteek kinderen naar speelterrein



optie plantvak (vergroenen-ontharden)

(voorbeeld burgemeesterswijk)

VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid) Gesuggereerd



Beste leden van de gemeenteraad,

Vorige maand presenteerde de gemeente Arnhem haar nieuwe visie op mobiliteit en bereikbaarheid in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Bewonersvereniging Arnhem6811 heeft afgelopen jaar meerdere keren haar inbreng gegeven in het participatietraject.

Via deze brief willen wij u laten weten dat wij ook in de nabije toekomst van harte bereid zijn om ook via u mee te denken met de gemeente over het concreter uitwerken van de visie op mobiliteit met name waar het betreft de binnenstad van Arnhem, inclusief de Stadssingelring

Als bewonersvereniging hebben wij tijdens de participatie met name aangedrongen op een technische handhaving (via een praktijkproef Trajectcontrole) en concrete maatregelen om onnodig veel (doorgaand) verkeer te weren. De praktijkproef ontbreekt in de visie. Wel opgenomen het voornemen de maximum snelheid te verlagen naar 30 km per uur en het terugbrengen van het aantal rijstroken
Aan u als leden van de Raad het verzoek aan te dringen op een praktijkproef

Vanuit onze betrokkenheid, ervaring en deskundigheid willen wij als gesprekspartner in samenspraak en samenwerking met u graag onze bijdrage leveren aan de concrete mogelijkheden die er zijn om de bestaande situatie aan te passen aan de mogelijkheden en eisen van deze tijd.

Zoals in het Duurzaam Mobiliteitsplan ook al expliciet wordt aangegeven: het verlagen van de maximum snelheid moet meer inhouden dan het ophangen van nieuwe snelheidsbordjes. Het is een uitgangspunt dat door Arnhem6811 volledig wordt onderschreven.

Wij geven een aantal aandachtspunten:
1. Niet-Arnhemverkeer tegengaan
Er valt veel winst te behalen door al het verkeer op de Stadssingelring dat niet in Arnhem moet zijn, maar op 'doortocht' is naar andere bestemmingen te weren van de binnenstad singels.
Vraag het College voor de korte termijn uitvoering tenminste twee concrete te treffen maatregelen.

2. Verkeerslichten regeling/rijstroken/snelheid remmende voorzieningen/overdreven lawaai.

1. Verkeerslichten.
   Wij stellen voor dat de verkeersregeling op de Stadssingels wordt afgesteld op 30 kilometer per uur.
2. Rijstroken.
   Betracht de nodige zorgvuldigheid bij het verminderen van het (nu) teveel aan rijstroken. De binnenstad met de parkeervoorzieningen/de winkels en de horeca gelegenheden moet wel vriendelijk bereikbaar blijven.
3. Snelheid remmende voorzieningen.
   Voorkom de vaak gebruikte drempels. Pas eigentijdse mogelijkheden toe om het gemotoriseerde verkeer te attenderen op het – waar nodig – beperken van de snelheid.
4. Overdreven lawaai
   Tref als onderdeel van de hierna genoemde praktijkproef ook controlerende maatregelen om het soms heftige verkeerslawaai van met name motoren (maar ook auto's) tegen te gaan.

Samengevat:
Probeer alles uit de kast te halen om de binnenstad bereikbaar te laten blijven zonder dat de leefbaarheid er negatief door beïnvloed wordt

3. Start een praktijkproef met trajectcontrole
(dwing die af in samenspraak en samenwerking met de centrale overheid)

Wij stellen voor om op de binnenstad singels een proef te starten met trajectcontrole. Technisch gezien kan het. In vergelijkbare steden in België wordt al jarenlang een systeem met trajectcontrole gebruikt. Voorstellen voorde inhoud van de praktijkproef hebben wij beschikbaar.

De praktijkproef
Een stad als Arnhem die graag voorop loopt en die zichzelf profileert als innovatieve stad, is gebaat bij effectieve maatregelen. Dat geldt al voor de bestaande maximum snelheid. En zal zeker gelden voor iets nieuws als mogelijk 30 km per uur.
Zonder technisch en eigentijdse 24 – uurs handhaving heeft een dergelijke aanpassing geen enkele zin

Deze benadering is gekozen in de afstemming van het kernteam Arnhem 6811 op 14 mei 2024

Met vriendelijke groeten,

J. Vogel
Voorzitter Kernteam Arnhem6811

Inspraakreactie Apcg op Duurzaam Mobiliteitplan Arnhem

Via deze weg willen wij graag reageren op het Duurzaam Mobiliteitsplan van de gemeente Arnhem. In de inleiding lazen we over het centraal stellen van verkeersveiligheid zodat iedereen veilig thuis komt en het aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en OV waarbij toegankelijkheid voorop staat.

Dat zijn natuurlijk uitspraken waar wij ons zeer in kunnen vinden. Helaas zien we daar in de rest van het plan weinig terug. De term toegankelijkheid komt daarna nog 4 keer voor en is dan gekoppeld aan toegankelijke inrichting van stoepen.
We zien nog altijd dat er vaak vanuit wordt gegaan dat mensen met een beperking zich alleen via de stoep verplaatsen.
Uiteraard een foutieve aanname. Mensen met een beperking nemen net als mensen zonder beperking op alle mogelijke manieren deel aan het verkeer. Dus ook als fietser (of in elk geval op het fietspad), automobilist en OV reiziger.
Het is dan ook noodzakelijk dat toegankelijkheid en inclusie voor alle weggebruikers steeds als uitgangspunt wordt meegenomen.
We zijn blij dat het gemeentelijke handboek toegankelijkheid openbare ruimte bij loopbeleid is opgenomen als uitgangspunt. Maar dit is de enige plek waar we nu iets lezen over toegankelijkheid. Terwijl dit duurzame mobiliteitsplan de plek is om randvoorwaarden te scheppen voor gelijkwaardige mobiliteit in lijn met het VN verdrag Handicap.

Een mobiliteitsplan wat uitgaat van gezonde, snelle mensen zonder beperking, brengt mensen met een beperking/ chronische ziekte in een kwetsbare positie of sluit ze geheel uit van deelname aan het verkeer en dus het vermogen om zichzelf te verplaatsen. Een mobiliteitsplan wat zorgt dat mensen met een beperking volwaardig mee kunnen doen, is een mobiliteitsplan wat er voor iedereen is. Daar profiteren bijvoorbeeld ook kinderen van.

In de rest van onze reactie zullen we aangeven op welke onderdelen wij vinden dat het stuk moeten worden aangepast of aangevuld, zodat dit daadwerkelijk een duurzaam mobiliteitsplan voor alle Arnhemmers wordt.

1.4 Probleemanalyse
Wat ons betreft mist in de probleemanalyse een belangrijke opgave. Namelijk dat Arnhem op dit moment een slecht toegankelijke stad is, wat mensen met een beperking in hun mobiliteit beperkt. Het verbeteren hiervan zou als opgave in dit plan moeten komen te staan.

We willen dit echt benadrukken, omdat we ondanks de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid nog vaak merken dat toegankelijkheid in een (te) laat stadium wordt meegenomen. Door het in dit plan als opgave te noemen, hopen we dat het voor de gemeente vanzelfsprekend wordt om met een inclusieve bril mobiliteitsbeleid en inrichtingsplannen te maken.

Uiteraard moet die opgave vervolgens vertaald worden in acties in de rest van het plan. Daarvoor zullen wij vast een voorzet doen.

2 Visie
In de visie worden allerlei ambities genoemd, zoals verbeteren van gezondheid, luchtkwaliteit, duurzaamheid etc. Zorgen dat minder mensen door mobiliteitsbeleid een kwetsbare positie in het verkeer hebben, is hier een belangrijke aanvulling op.

Mensen met een beperking zijn vaak een kwetsbare groep in het verkeer, niet doordat ze een beperking hebben, maar als gevolg van keuze in beleid en inrichting. Dit mobiliteitsplan zou erop gericht moeten zijn om echt andere keuze te maken, waardoor mensen niet langer kwetsbaar worden gemaakt.
Benadruk dit in de visie.

3 Duurzaam verplaatsen - voetgangers
Op pagina 19 worden wij genoemd, samen met het netwerk van toegankelijke looproutes wat wij met de gemeente samen in kaart brachten in 2020.
Toen hebben we met data van de gemeente en inbreng van inwoners met een beperking gekeken naar routes langs de belangrijkste voorzieningen in de stad, waarbij we ook aandacht hadden voor plekken waar veel mensen met een beperking wonen, zoals bijvoorbeeld Fokusprojecten.

Inmiddels heeft de gemeente op basis van nieuwe data een veel uitgebreider voetgangersnetwerk in kaart gebracht. Zoals we ook hebben aangegeven bij het opstellen van dit mobiliteitsplan, vinden wij dat het voetgangersnetwerk hetzelfde moeten zijn als het toegankelijkheidsnetwerk. Immers, routes die voor mensen zonder beperking belangrijk zijn omdat ze naar belangrijke voorzieningen gaan, zullen ook voor mensen met een beperking belangrijk zijn.
Het kan zijn dat het toegankelijke looproute netwerk daarop aanvullingen heeft, omdat dit ook langs locaties gaat waar veel mensen met een beperking wonen. Dat hoeven niet drukke routes te zijn, maar stelt dan dus wel eisen aan de toegankelijkheid.

Het is een goede zaak dat de gemeente nu gestart is met een aanleg van de toegankelijke looproutes. Maar de ambitie met dit plan, zou wel moeten zijn dat bij de aanleg van het voetgangersnetwerk dezelfde eisen moeten gelden als voor de toegankelijke looproutes. Met andere woorden, de strengere toegankelijkheidseisen die zijn opgenomen in het handboek toegankelijke openbare ruimte, moeten als uitgangspunt worden genomen bij het voetgangersbeleid.
Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen - fietsers
Het hebben van een fiets is niet voor iedereen een vanzelfsprekend, het verkrijgen van een handbike of aangepaste fiets is iets wat niet altijd gemakkelijk te organiseren is. Wanneer de gemeente het belangrijk vindt dat inwoners zich zoveel mogelijk met een fiets verplaatsen, dan is het ook belangrijk om naar de toegang tot dit soort mobiliteitshulpmiddelen vanuit de WMO te kijken.

Over het fietspad verplaatsen mensen zich met zeer divers palet aan hulp/vervoersmiddelen. Zoals een elektrische rolstoel (ca. 10-12km p/u) scootmobiel (ca. 15 km p/u), handbike, driewielfiets, pendel, (elektrische) fiets, bakfiets, duofiets, (aangepaste) scooter, sportfiets etc.
Deze voertuigen hebben zeer uiteenlopende snelheden, wat het fietspad een heel complexe plek maakt. Daarnaast is de hoogte en daarmee zichtbaarheid van de mensen die gebruik maken van deze voertuigen heel verschillend, net als de snelheid waarop mensen op situaties kunnen reageren.
Bij het inrichten van infrastructuur voor fietsers, moet met al deze verschillende mensen rekening worden gehouden. Op dit moment zijn er nauwelijks normen voor het toegankelijk inrichten van fietspaden, wat maakt dat vaak het recht van de snelste geldt.
Dit levert gevaarlijke situaties op voor mensen uit die niet zo snel kunnen of mensen die veel lager zitten waardoor ze het risico lopen over het hoofd te worden gezien.
Wij roepen daarom op om net als voor looproutes en loopbeleid, ook te kijken welke toegankelijkheidseisen moeten worden opgenomen voor fietsroutes en fietsbeleid. Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – OV
Het openbaar vervoer, inclusief het aanvullend vervoer (AVAN), is essentieel voor de mobiliteit van mensen met een beperking. Daarbij vinden we het belangrijk om te noemen dat mensen die gebruik maken van het OV in veel gevallen ook voetganger zijn (bijv. lopen naar de bus).
We zien dat de afgelopen jaren veel buslijnen zijn verdwenen en dat in het kader van aanrijtijden voor bussen er veilige oversteekplekken voor voetgangers worden verwijderd of in ontwerpen worden weggelaten.
Mensen die in instellingen wonen zijn vaak voor hun vervoer afhankelijk van het OV. Deze instellingen liggen historisch ver buiten het centrum en dat zijn juist plekken waar steeds minder bussen komen.
Daarnaast is de bereikbaarheid tussen wijken onderling heel slecht. Zo kan het zijn dat wanneer je in Arnhem zuid woont en naar een vriend in een andere wijk in zuid wilt. Je eerst naar het station moet, om daar te komen.

Zorg voor een goed sluitend OV netwerk. Waarbij niet het aantal mensen wat gebruik maakt van de bus leidend is voor de keuze om een lijn te behouden, maar de afhankelijkheid van de gebruikers van de buslijn.

Tot slot missen wij AVAN als onderdeel bij het kopje OV. Terwijl dit voor mensen met een beperking een essentiële aanvulling op het OV vormt.
Al jaren ligt er de wens om op belangrijke plekken in de stad halteplekken voor AVAN in te richten. Zodat bij een bezoek aan bijvoorbeeld het centrum van Arnhem een goede plek voor ophalen en wegbrengen kan worden afgesproken. Neem dit als actie op in het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – hubs

Hubs moeten een belangrijke plek vormen mensen te stimuleren hun auto niet mee te nemen het centrum in.
Dan is het belangrijk dat ook voor deze hubs toegankelijkheid als randvoorwaarde wordt opgenomen in het duurzaam mobiliteitsplan. Uit ervaring weten we, dat wanneer toegankelijkheid en inclusie niet expliciet als ambitie genoemd worden, dit vaak wordt vergeten wanneer in de uitwerking.
Ook bij het alternatieve vervoer van en naar hubs, zal toegankelijkheid een randvoorwaarde moeten zijn. Voorkom een ontoegankelijk alternatief, zoals de Stadshopper die nu in het centrum van Nijmegen als alternatief vervoer wordt ingezet.

4 Duurzaam mobiliteitsgedrag
Wij zijn blij dat verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel vormt van het duurzaam mobiliteitsplan. Op dit punt zouden wij expliciet vermeld willen zien dat verkeersveiligheid vanuit het perspectief van mensen met een beperking als uitgangspunt wordt genomen. Het doel zou niet moeten zijn om mensen te beschermen, maar om het verkeer zo te organiseren dat mensen niet meer kwetsbaar worden gemaakt.

Zorg voor goede zonering.
Om te komen tot verkeer wat werkelijk veilig is, is een overzichtelijke en herkenbare weginrichting nodig. Overzichtelijk en herkenbaar voor iedereen, ook voor mensen die niet (goed) zien en mensen die moeite hebben om informatie te verwerken.
Dat wil zeggen dat voetgangers, fietsers en auto’s een duidelijke eigen plek op de weg hebben. Richt herkenbare zones in, op basis van snelheid van de verkeersdeelnemers. Herkenbaar door zichtbaar en voelbaar contrast, zodat mensen niet per ongeluk in de verkeerde zone terechtkomen. Een zee van rode baksteen voor voetgangers, fietser en auto’s, zoals in de binnenstad, maakt de stad ontoegankelijk.
Zorg dus dat voetgangersgebieden een contrasterende andere kleur hebben dan fietspaden en zorg voor voelbare afscheiding. Voorkom een inrichting waarbij fietsers gemakkelijk even de stoep op schieten, maar zorg wel voor regelmatige bandverlagingen met veilige oversteekplekken. Gedeelde voet/fietspaden zijn per definitie ontoegankelijk.
Wanneer er een fietsstrook op de autoweg is, zorg dan dat duidelijk te zien is wat de plek van wie is.

Maak inclusief oversteekbeleid.
Een ander punt wat ontbreekt in het kader van verkeersveiligheid is goed oversteekbeleid waarbij inclusie en toegankelijkheid het uitgangspunt is.
Bij oversteken gaat het om het vermogen om overzicht te houden, goed zicht en zichtbaar zijn. Daarbij is het belangrijk dat dit ook mogelijk is wanneer je minder goed/ snel informatie kunt verwerken doordat je bijvoorbeeld een zintuig mist, of omdat je prikkels anders verwerkt door een beperking.
Een verkeerslicht is een manier om prikkels te filteren, op die manier hoe je nog maar op één prikkel te letten, namelijk het verkeerslicht. Daardoor hoef je niet alle verkeersstromen te overzien.

Een zebrapad is ook een manier om prikkels te filteren, je moet dan wel opletten, maar hebt als voetganger voorrang.
Oversteken is wat de openbare ruimte op dit moment slecht toegankelijk maakt. Een stoep of fietspad kan toegankelijk zijn aangelegd, maar wanneer je niet de weg kunt oversteken, kan iemand zich nog niet door de stad verplaatsen.
Oversteken is op diverse plaatsen in de stad een probleem, denk aan de centrum singels, Johan de Witlaan, maar ook echt in de wijken zoals Amsterdamseweg en kruising Schelmseweg/ Bakenbergseweg. Dit zijn enkele voorbeelden, maar wij zouden graag samen met de gemeente de meest problematische oversteken in kaart brengen en tot een verbeteringsplan komen.

Deelvervoer
Wat zijn de ambities van de gemeente op het gebied van deelvervoer voor inwoners met een beperking?

Elektrisch rijden
Laadpalen worden op dit moment vaak op ontoegankelijke manieren geplaatst. Neem op dat er toegankelijkheidseisen moeten komen voor (het plaatsen van) laadpalen.

Zero-emissiezone
Wij maken ons grote zorgen over de aanscherping van de milieuzone per januari 2025. Door deze aanscherping zullen veel meer mensen met een gehandicaptenparkeerkaart een auto hebben waar een uitzondering voor moet worden aangevraagd.
Van de invoering van de scanauto weten we dat dit nog altijd voor problemen zorgt voor mensen van buiten Arnhem. Omdat zij niet op de hoogte zijn van alle Arnhemse regels. Doordat regels per gemeente zo verschillend zijn, ook voor milieuzones, is het voor mensen onoverzichtelijk en worden ze onterecht beboet.
Vanaf juli 2024 zou een centraal loket moeten zijn opgericht waar mensen ontheffing kunnen aanvragen voor alle aangesloten zero-emissie zones. Neem in elk geval als voorwaarde op dat de aanscherping van de milieuzone pas in mag gaan wanneer hier een goed werkend landelijk loket voor gerealiseerd is.

De ontheffing is op dit moment landelijk alleen geregeld voor mensen die een aangepast (voor min. 500 euro) voertuig hebben. Nu zijn er mensen afhankelijk van een auto (en hebben dus een gehandicaptenparkeerkaart) zonder dat hun auto is aangepast. Met de aanscherping van de milieuzone neemt de kans toe dat hier mensen bij zijn met een auto die niet meer in de milieuzone mag komen. Hoe wordt dit opgelost?

5 Maximaal verblijven – parkeren
Wij willen hier benadrukken dat voor sommige mensen een eigen auto de enige manier is waarop zij zich kunnen verplaatsen. Dat wil zeggen dat het noodzakelijk is om zorg te dragen voor goede parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking.

Het is van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Dat geldt voor de binnenstad, waar de gemeente veel plekken wil schrappen, maar voor woonwijken en bij nieuwbouw wanneer daar de norm 0 parkeerplekken wordt.
Denk hierbij ook aan het parkeren door thuiszorgmedewerkers en mantelzorgers.

Wanneer de gemeente het parkeren op straat gaat beperken, zullen er meer algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP's) nodig zijn. Het aantal AGP's is de afgelopen jaren juist afgenomen.
Daarbij komt dat mensen die geen aangepaste auto hebben, maar wel een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) nu nog (gratis) op alle plekken parkeren. Wanneer de andere parkeerplekken verdwijnen zullen ook zij steeds meer zijn aangewezen op AGP's. Dat wil dus zeggen dat er een goed plan moet komen voor de groei van het aantal AGP's, zowel voor de binnenstad als de wijken.

Neem nu in het duurzaam mobiliteitsplan op dat toegankelijkheid voor mensen met een beperking een randvoorwaarde is voor het op te stellen parkeerbeleid.

8 Monitoring
Neem hier op dat er ook wordt gemeten wat de genomen maatregelen betekenen voor de mobiliteit van inwoners met een beperking. Wat verandert er in hun verkeersdeelname?

Tot zover onze inbreng per onderdeel. We realiseren ons dat dit een heel uitgebreide bijdrage is. Dat komt doordat het ook een veel uitgebreid en veel omvattend plan is. We hebben geprobeerd zo concreet mogelijk aan te geven welke veranderingen en aanvullingen er volgens ons nodig zijn, om te zorgen dat dit plan bijdraagt aan het verbeteren van de positie van inwoners met beperking/ chronische ziekte. Wij willen hier echt benadrukken, dat wanneer deze aanvullingen en aanpassingen niet gedaan worden, de kans groot is dat zij bij beleid en planvorming worden vergeten en hun situatie zal verslechteren.

Mochten er naar aanleiding van onze inbreng vragen zijn, of de behoefte aan toelichting, dan gaan we graag in gesprek.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Usta (Denk), Snelting (Volt), Ait Chrif (PvdA), Simonis (GroenLinks), Van der Laak (Arnhem Centraal), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Maref (VVD), Brandts (D66), Van den Broek (CDA), Malda (ChristenUnie), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Elfrink (SP).
De fracties van PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder)

Bespreking

De bespreking is gestart met het rondetafelgesprek. Alle deelnemers hebben hun bijdrage gedeeld en fracties hebben vragen gesteld aan de deelnemers. De volgende deelnemers deden mee:

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	T. Limbeek	Veilig verkeer Nederland
2	L. Bosman en R. van Gessel	Verkeerswerkgroep Alteveer/Cranevelt
3	H. Schreuder	Hogeschool Arnhem-Nijmegen
4	L. van ‘t Riet	Platform Arnhemse Centrumring
5	P. Papegaaij	Inwoner Arnhem
6	E. Wiessenberg	Stichting Arnhems Hart
7	K. Bearwaldt	Verkeersgroep Arnhem-West
8	C. Pronk	Bewonersoverleg Sint-Marten/Sonsbeek
9	T. Chabot	S-Kwadraat
10	R. Barends	Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen
11	H. van der Doe	StAB
12	P. Stein	Inwoner Arnhem
13	M. Lindeman	Wereldhave
14	A. Pollmann	Inwoner Arnhem
15	M. van den Broek	APCG
16	V. Gallé	Platform Binnenstad Arnhem
17	J. Kelderman	Fietsersbond Arnhem

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het rondetafelgesprek nog niet voldoende is afgerond. De voorzitter stelt voor om deze een volgende keer te hervatten.

Alle aanwezigen hebben een bijdrage geleverd maar de fracties hebben nog meer vragen aan de deelnemers. Alle deelnemers zijn de volgende keer weer welkom om aanwezig te zijn maar mogen dan niet opnieuw een bijdrage leveren, wel in gesprek met de raadskamer. Eventueel kunnen nieuwe deelnemers zich nog melden, deze mogen dan wel een (nieuwe) bijdrage leveren.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

L. Manders

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)**
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Usta (Denk), Simonis (GroenLinks), Snelting (Volt), Roelen (SP), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Verheij (PVV), Visser (PvdA), Malda (ChristenUnie), Groot (CDA), Van den Broek (Groep Van den Broek), Maref (VVD), Brandts (D66), Van der Laak (Arnhem Centraal).
De fracties van Partij voor de Dieren en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van het rondetafelgesprek. Twee nieuwe deelnemers hebben een korte bijdrage geleverd, waarna de andere deelnemers die vorige keer ook aanwezig waren een kort voorstelrondje hielden. Daarna hebben de fracties vragen gesteld aan de deelnemers. De volgende deelnemers deden mee:

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	T. Limbeek	Veilig verkeer Nederland
2	L. Bosman & M. Spee	Verkeerswerkgroep Alteveer/Cranevelt
3	L. van ’t Riet & A. Oost	Platform Arnhemse Centrumring
4	P. Papegaaij	Inwoner Arnhem
5	E. Wiessenberg	Stichting Arnhems Hart
6	T. Chabot	S-Kwadraat
7	A. De Vries & M. van Dongen	Wereldhave
8	M. van den Broek & A. Stomph	APCG
9	R. Vermeer	Verkeersgroep Arnhem-West
10	A. Nederlof	Penseelstreek (nieuwe aanmelding)
11	H. van der Doe	Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
12	K. van Triest	Studentenvakbond AKKU (nieuwe aanmelding)
13	R. Barends	Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het rondetafelgesprek is afgerond. De voorzitter concludeert dat de informatieve bespreking is afgerond en dat de volgende keer de meningsvormende bespreking kan starten.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

J. Gerretschen

Gemeenteraad Arnhem
Postbus 9200
6800 HA ARNHEM

Datum 26 augustus 2024
Onderwerp bedrijventerreinen in het mobiliteitsplan
Ons kenmerk 24044

Geachte leden van de raad,

In de eerste behandeling van het mobiliteitsplan in uw raad is in onze inspraak erop gewezen dat in het omvangrijke plan opvallend vaak ‘fiets’ en ‘in de stad’ voorkomt. Heel weinig komen ‘bedrijventerrein’ en ‘vrachtvervoer’ voor. Voorafgaand aan het opstellen van dit plan zijn er participatiebijeenkomsten geweest. Ook StAB is daarin meegenomen. We moeten constateren dat er met die inbreng niet veel is gedaan. StAB is niet tegen het mobiliteitsplan. Wel komen we op voor de belangen van de bedrijven op de bedrijventerreinen. In dit mobiliteitsplan ontbreekt gepaste en vooral noodzakelijke aandacht voor de Arnhemse open bedrijventerreinen. Door het specifieke gebruik zijn specifieke maatregelen nodig om de doelstellingen van het mobiliteitsplan te realiseren.

StAB vraagt aandacht voor onder meer de volgende punten en maatregelen nader uit te werken in een paragraaf ‘bedrijventerreinen’.

<u>Parkeren</u>

- Via APV regulering van het parkeren van grote voertuigen en aanhangers op de openbare weg en handhaving van de geldende regelgeving. Daar hoort ook bij parkeren van handelsvoorraad, reparatievoertuigen en wrakken.
- Regelgeving en voldoende handhavingscapaciteit waardoor ‘uitsluitend parkeren in parkeervakken’ gehandhaafd kan worden.
- Realisatie van centrale parkeervoorzieningen -met laadplekken- om ruimte te creëren voor het optimaal benutten van bouwvlakken. Bedrijven moeten daar plaatsen kunnen huren tegen markconforme tarieven. De investering van de parkeervoorziening moet liggen bij de gemeente, op grond van de gemeente. De gemeente immers zorgt voor druk op de beschikbare bedrijfsruimte en kavels door woningbouwplannen op andere open bedrijventerreinen.

Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
Postadres Vlamoven 34 6826 TN Arnhem
t (026) 351 82 45
e info@stab-arnhem.nl
i stab-arnhem.nl
iban NL77INGB0654113963
kvk 09128571
btw NL810567416B01
stichtingarnhemsebedrijventerreinen
stab-arnhem
chainels.com/stab

Fietsen en wandelen

- In de snelheidsbeperkende maatregelen moet rekening worden gehouden met veel vrachtverkeer. Een verkeersdrempel bijvoorbeeld is hier niet de goede oplossing.
- Houd er rekening mee dat vrachtauto- en fietsverkeer elkaar niet onnodig 'tegenkomen' en zeker niet op onoverzichtelijke plekken. Een fietspad tegen de rijrichting in, zoals op IJsseloord 1, is gevaarlijk en ongewenst.
- Het geplande fietspad in de Nieuwe (industrie) Haven mag geen belemmering betekenen voor bedrijfsactiviteiten.
- In het algemeen moeten de fietspaden duidelijk als zodanig herkenbaar zijn. In dat kader moet ook de openbare verlichting worden aangepakt. Juist op bedrijventerreinen is intelligente/ adaptieve verlichting een noodzaak.
- Lunchwandelaars moeten veilig en prettig kunnen wandelen over een bedrijventerrein. De bestaande watergangen met veel groen moeten bijvoorbeeld begaanbaar worden gemaakt en op elkaar en op trottoirs aansluiten met veilige, overzichtelijke oversteekpunten.

Woon-werkverkeer

- Het aanwijzen van de Driepoortenweg als een ontsluiting voor een woonwijk is uit veiligheidsoogpunt ondenkbaar. Een bedrijventerrein is niet zomaar een doorgaande weg naar een woonwijk. Het is in eerste instantie een toevoerweg naar bedrijven.
- Het openbaar vervoer moet frequent zijn en de continuïteit moet worden gewaarborgd.

De Westervoortsedijk

Concrete aandacht verdient de Westervoortsedijk. De ambities van het mobiliteitsplan staan haaks op de ambities van bedrijventerreinen Het Broek en Nieuwe Haven. Voordat op de Westervoortsedijk verdere belemmerende maatregelen worden genomen, dient de goede, snelle en veilige ontsluiting van de genoemde terreinen gegarandeerd te worden. Dit is mede van belang voor de concurrentiepositie van die bedrijventerreinen in de regio. Belangrijk is dat er geen maatregelen worden genomen die belemmerend zijn voor bedrijven terwijl de noodzaak er nog niet is, of oplossingen voor de belemmeringen er nog niet zijn.

Wij verzoeken uw raad gevolg te geven aan ons verzoek om een paragraaf voor de bedrijventerreinen op te laten nemen. StAB werkt daar graag aan mee en heeft met deze inbreng daartoe een aanzet gegeven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

H.R. van der Doe,
voorzitter

Tekst mondelinge inbreng 19 juni 2024 opiniërende vergadering door Ad Nederlof en Astrid Donders namens de werkgroep leefomgeving van de wijkvereniging Penseelstreek

Geachte leden van de raad,

Allereerst dank dat wij vanuit de werkgroep Leefomgeving van de Penseelstreek alsnog onze schriftelijke inbreng ten behoeve van de behandeling van het Duurzaam Mobiliteitsplan konden aanleveren. En dat ook nu te kunnen toelichten.

In onze schriftelijke inbreng aan uw raad [1]hebben wij de context van onze inbreng toegelicht. Kort gezegd. Uit een online gehouden enquête blijkt dat door de bewoners van de wijk De Hoogkamp een zeer groot gebrek aan verkeersveiligheid, een tekort aan parkeervoorzieningen en een extreem tekort aan openbare laadpalen wordt ervaren.

Als we afpellen waar de essentie van de problemen zitten en daarmee rekening houden met de karakteristiek van de wijk, komen we tot de volgende punten die een nadrukkelijke relatie met de inhoud van dit beleidsplan hebben.

Ik noem dan in eerste instantie het onderwerp **Verkeersveiligheid.**
Onder paragraaf 5.1. geeft u aan dat bij de snelheid van 30 km/u een goede, passende inrichting van de weg van groot belang is. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende.
Wij onderschrijven dit uitgangspunt volledig. In uw plan vermeldt u terecht dat, en dat geldt voor elke gemeente in Nederland, de kijk op verkeersveiligheid gedaan moet worden vanuit de risicobenadering. Een pro-actieve aanpak. Dit is ook de afspraak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid overeengekomen tussen Rijk, Provincies en gemeenten.
Waarom dit aanloopje ?
In de Hoogkamp is er op meerdere plekken sprake van verkeersonveiligheid. Expliciet haal ik nu de situatie op de Jacob Marislaan aan. Naast de Schelmseweg is de Jacob Marislaan de directe verbindingsweg tussen de Amsterdamse weg en de Bakenbergseweg.

Dit Jacob Marislaan is een 30 km weg. Echter er wordt veel en veel harder gereden. De risico's hoef ik u niet te noemen. Wel benadruk ik dat er ook nog eens vijf straten zijn die ten opzichte van de Jacob Marislaan van rechts komen. Op deze 5 kruisingen is er totaal geen overzicht voor alle verkeersdeelnemers. Door de bewoners is aangegeven dat het een ware kamikaze actie is de Jacob Marislaan op te rijden.

In uw beleidsplan wordt aangeven dat de risicogerichte aanpak verkeersveiligheid aan de orde is bij grootschalig onderhoud. Daar gaan ook de financiële middelen naar toe. Ons pleidooi is dat bijvoorbeeld via een 'quick scan risicoanalyse' de benodigde risico's ook op andere wegen in beeld worden gebracht en er budget is om passende maatregelen te nemen. Vanzelfsprekend vragen wij u dit bij voorrang op de Jacob Marislaan te doen.

Ik noemde zojuist al het parkeren in bochten. Dat de benodigde **parkeercapaciteit** onvoldoende is voor de Hoogkamp is inherent aan de karakteristiek van de woonwijk en het toegenomen autobezit. De bewoners geven aan dat bij het probleem van parkeren in de bochten in de afweging met het tekort aan parkeerplaatsen, een aanpak gericht op verkeersveiligheid de voorkeur verdient. Als creatieve oplossing zou in lijn met het succesvolle tegelwippen, via klinkerwippen de bochten, niet alleen ten koste van het trottoir maar zeker ook ten koste van de weg, groenperken aangelegd

[1] Zie de schriftelijke bijdrage bij de stukken incl. rapportage enquête Verkeersveiligheid, Parkeren en Openbare Laadpalen infra

kunnen worden. In lijn met de door u voorgestane vergroening en minder verharding. Ook hiervoor zou in het beleidsplan maar zeker ook in de middelen meer slagkracht moeten komen.

Tenslotte vraag ik nog uw aandacht voor nog een majeur onderwerp uit de resultaten van de enquête. En dat is de beschikbaarheid van **openbare laadpalen**. In het beleidsplan wordt niets gezegd over de transitie van fossiele voertuigen naar elektrische voertuigen en de wijze waarop de gemeente dat actief wilt faciliteren.

Van de autobezitters in de Hoogkamp heeft bijna een kwart (22%) een elektrische/hybride plug-in auto. Dit percentage zal snel toenemen, omdat 16% van de respondenten heeft aangegeven zeer zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto zal aanschaffen.

De bezitters van elektrische/hybride plug-in auto's laden voor gemiddeld 50% op eigen terrein en 50% op de openbare weg op. Zo'n 50% van degenen die op de openbare weg moeten laden ervaart daarbij problemen.

Bewoners missen een proactieve rol van de gemeente in het realiseren van laadpaalpleintjes. Nu reageert de gemeente enkel op individuele aanvragen. Door bewoners zijn diverse suggesties over "laadpaalpleintjes" gedaan.

In aansluiting op onze brief, de resultaten van de enquête, dank, dat ik deze punten nog extra onder uw aandacht heb mogen brengen.

Beantwoording technische vragen Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Het raadslid Maref van de fractie VVD heeft op 27 mei 2024 technische vragen gesteld over het Duurzaam mobiliteitsplan. Dit memo bevat de beantwoording van deze vragen.

1. Hoe zijn de kostenramingen voor de verschillende maatregelen tot stand gekomen en welke aannames liggen ten grondslag aan de financiële berekeningen?

Het duurzaam mobiliteitsplan is een plan waarin beschreven is hoe we de stad duurzaam bereikbaar willen maken en welke maatregelen hiervoor de komende 20 jaar nodig zijn. Het plan bevat een uitgebreide maatregelenlijst waarbij onderscheid is gemaakt tussen projecten die binnen 2 jaar, 5 jaar, 10 jaar en 20 jaar worden gerealiseerd. Van de projecten die we binnen 2 jaar gaan uitvoeren is vaak al heel goed bekend wat we precies gaat uitvoeren. Deze projecten zijn soms al deels uitgewerkt en komen bijna allemaal voort uit bestaand beleid (met uitzondering van de gedragsmaatregelen). Het aanpassen van infrastructuur kost immers veel tijd. De projecten die we binnen 10 of 20 jaar gaan uitvoeren zijn daarentegen nog abstracter Elke vijf jaar actualiseren we het DMP en brengen we het opnieuw naar uw raad.
Het verschil in fasering en daarmee abstractieniveau heeft ook invloed op het detailniveau waarop de maatregelen zijn uitgewerkt. Voor met name de projecten die we binnen 2 jaar gaan realiseren is een gedetailleerde raming beschikbaar. Voor de meeste projecten (en dus zeker de projecten die we binnen 10 of 20 jaar gaan realiseren) is, op basis van hoeveelheden (lengte, breedte, aantal parkeerplaatsen, etc) en kengetallen een inschatting gemaakt van de kosten.

2. Wat is de financiële onzekerheidsmarge bij de bedragen die zijn genoemd voor de maatregelen op pagina 66? Hoe zeker kunnen we zijn dat deze bedragen kloppen en hoe is rekening gehouden met tegenvallers of extra wensen tijdens het proces?

Er is geen onzekerheidsmarge bepaald. De ervaringen van de afgelopen jaren leren echter dat mee- en tegenvallers zich redelijk in gelijke mate uitwisselen. Mochten er echt veel tegenvallers ontstaan, dan is er altijd nog de optie om een project later in de tijd te faseren in een jaar dat er weer middelen beschikbaar zijn. In de jaarlijkse uitvoeringsagenda en in de vijfjaarlijkse actualisatie van het DMP nemen we eventuele financiële mee- en tegenvallers mee.

3. Hoe wordt het totale investeringsbedrag verdeeld tussen de gemeente, andere overheidsinstanties en private partijen, en welke specifieke projecten worden door welke partijen gefinancierd?

We hebben hier op basis van ervaringen uit het verleden de volgende uitgangspunten voor aangenomen:

- *Bijdrage/subsidie provincie: 50% subsidie op hubs, HOV-maatregelen en hoogwaardige fietsroutes*
- *Bijdrage rijk en provincie voor de bruggen 75% voor beide bruggen*

Daar bovenop hebben we al geld (toegezegd) gekregen van het rijk voor de aanleg van bovenplanse infrastructuur op de korte en lange termijn om woningbouw te versnellen. In totaal is hiermee de verwachting dat er ongeveer €170.000.000 wordt bijgedragen door ander overheden.

In de Nota grondbeleid is vastgelegd dat ontwikkelaars van bijvoorbeeld woningen de gemeente moeten betalen voor het aanleggen van openbare voorzieningen en het inrichten van de openbare ruimtekosten. Ook bovenwijkse voorzieningen (zoals infrastructuur) komen hiervoor in aanmerking. Het is momenteel nog niet duidelijk tot welke bijdragen dit kan leiden, omdat dit sterk afhankelijk is van de exacte ontwikkelingen en de relatie tussen die ontwikkeling en de aan te leggen infrastructuur. Er zijn immers strikte regels over toerekenbaarheid van infrastructuur maatregelen aan ontwikkelingen. Dit is wel iets dat we verder uitwerken en meenemen in (grootschalige) ontwikkelingen.

4. Hoe worden de verantwoordelijkheid voor onderhoud en operationele kosten verdeeld?

De nieuwe operationele kosten, voor bijvoorbeeld het exploiteren van fietsenstallingen of hubs, worden gedragen vanuit het mobiliteitsplan. We verwachten ten gevolge van het duurzaam mobiliteitsplan geen extra onderhoudskosten aan wegen, doordat we per saldo minder verharding in de stad zullen hebben. Dit staat los van de algemene ontwikkeling van de onderhoudskosten, die door inflatiecorrectie waarschijnlijk wel jaarlijks toeneemt.

5. Wat is de verwachting van het college voor het aantal bezoekers van de Arnhemse binnenstad, gezien het beleid om automobilisten te weren en het onderzoek naar de relatie tussen mobiliteit en bestedingen waaruit blijkt dat 52 procent van de bezoekers met de auto of motor naar de binnenstad komt? Wat is de verwachte economische impact? Is hier onderzoek naar gedaan en wat zijn de resultaten?

Het aantal bezoekers dat de binnenstad van Arnhem bezoekt is van vele factoren afhankelijk, waarbij de autobereikbaarheid van de binnenstad er een is. Zo blijkt uit onderzoek (Vervoer naar retail) van het kennisplaform CROW, dat zij in opdracht van de VNG hebben gedaan, dat vervoer en bereikbaarheid een (veel) kleinere invloed hebben op winkelbezoek en -bestedingen dan andere factoren, zoals nabijheid, sfeer, kwaliteit, winkelaanbod etcetera. Uit dat onderzoek blijkt ook dat parkeertarieven zijn nauwelijks van invloed op winkelbezoek en -bestedingen. Harde uitspraken over het aantal te verwachten bezoekers van de Arnhemse binnenstad kunnen daarom ook niet worden gedaan. Op basis van ervaringen in andere steden is de verwachting dat er, na uitvoering van de maatregelen in het DMP, minstens net zo veel bezoekers als nu naar de binnenstad zullen komen, maar dat een deel van de bezoekers op een andere manier naar de stad zullen komen.

Ook in de toekomst nog steeds met de auto, maar meer met de fiets, het openbaar vervoer of lopend. Deels voor de hele reis, deels voor het laatste deel van de reis vanaf bijvoorbeeld een stadsrandhub.

Een belangrijke graadmeter voor de economische impact is het effect op de verkeersafwikkeling (toe- of afname van vertraging/files) in de stad. Het maatregelenpakket leidt tot een afname van de vertraging voor het autoverkeer. Dit komt doordat meer mensen gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer en doordat er minder doorgaand verkeer door de stad is. We verwachten dus een positieve economische impact van het DMP, omdat er minder vertraging/file zal zijn. Voor een uitgebreider antwoord zie paragraaf 6.2 van het DMP en het bijlagenrapport.

6. Hoe is rekening gehouden met de behoeften en beperkingen van het mkb in Arnhem bij het weren van bedrijfsvoertuigen uit de binnenstad, te denken valt aan o.a. de stucadoor, loodgieter, schilder? En hoe is dit voor de voertuigen van de hulpdiensten geregeld?

Uitgangspunt is dat je overal waar je nu met de auto kunt komen, ook in de toekomst met de auto kunt komen. Dat geldt ook voor de hulpdiensten. Zij mogen daarnaast ook gebruik maken van het busbanen netwerk, waardoor zij op delen relatief ongehinderd door de stad kunnen rijden.
Het plan voor een Zero Emissie zone is mede voortgekomen vanuit een wens van de ondernemers in de binnenstad. Wij werken dit plan momenteel in nauwe samenwerking met deze ondernemers uit. Vanuit dit plan leggen we beperkingen op aan de uitstoot van logistieke voertuigen (vrachtwagen en busjes). Daaraan zijn overgangsregelingen gekoppeld en wij helpen ondernemers ook bij de overgang naar een nieuw voertuig of een andere wijze van bevoorrading.

7. Wat verwacht het college als het gaat om planschade? Welke compensatieregelingen of subsidies zijn er voorzien voor ondernemers die financieel geraakt worden door de maatregelen?

Doordat je overal waar je nu met de auto kunt komen, ook in de toekomst met de auto kunt komen, verwachten wij geen planschade. Ook in het kader van de Zero Emissie zone verwachten wij geen planschade, mede doordat dit plan vanuit de ondernemers in de binnenstad zelf komt en wij de plannen in nauwe samenwerking met hen uitwerken.

8. De Arnhemse centrumring wordt teruggebracht tot één baan, te beginnen met de Weerdjesstraat. Wat is het gevolg hiervan voor de doorstroming van het verkeer tijdens de spits als de A15 nog niet is doorgetrokken en het aantal auto's gelijk blijft? Wat als het aantal auto's met 10% toeneemt?

Onlangs is ten tijde van de woningbouw al een rijstrook afgesloten geweest op de Weerdjesstraat, dit had nauwelijks gevolgen op de vertraging die het autoverkeer ondervindt. We zien dat er door de maatregelen in het duurzaam mobiliteitsplan minder

autoverkeer in en door de stad gaat rijden, waardoor ook in de toekomst het terugbrengen van de capaciteit op de Weerdjesstraat mogelijk is. En daarbij willen we met deze maatregelen bereiken dat het verkeer wat langzamer doorstroomt. Op de ring rijdt te veel doorgaand verkeer omdat dat de snelste route is en dat levert geen bijdrage aan het functioneren van de stad. Een van de uitgangspunten, die meegegeven zijn aan de start van het opstellen van het mobiliteitsplan, is het terugdringen van dit doorgaande verkeer. We gaan er van uit dat de A15 wordt doorgetrokken, dat blijft de insteek vanuit de gehele regio. Er is wel onderzocht wat de effecten op het autoverkeer in de stad zijn als het project VIA15 (doortrekking en A15 en verbreding A12) onverhoopt toch niet doorgaat. Uit die analyse blijkt dat dit alleen leidt tot een lichte toename van het verkeer op de Pleyroute, maar geen effect heeft op de hoeveelheid verkeer op de andere wegen in Arnhem (bijvoorbeeld de Centrumring).

9. Als Arnhem in 2040 is gegroeid naar 173.000 inwoners en de landelijke gemiddelde cijfers voor autobezit en autogebruik worden aangehouden, wat betekent dat voor de verwachte verkeerscijfers op de ring en in de wijken van Arnhem?

Gemiddeld autobezit en autogebruik zeggen maar in beperkte mate wat over het aantal voertuigen dat over onze centrumring rijdt. Hoeveel mensen die auto gebruiken en via welke wegen zijn ook belangrijke factoren. We hebben al onze plannen in een verkeersmodel doorgerekend. Daaruit blijkt dat er, als gevolg van dit plan, tot 40% minder verkeer op de centrumring rijdt en de vertraging voor het autoverkeer afneemt. Ook in de wijken zal het autoverkeer fors afnemen. Uit het bijlagenrapport bij het DMP blijkt echter dat wanneer we geen maatregelen nemen het verkeer op de centrumring met 20% toeneemt en ook op alle overige grote wegen toeneemt met percentages tussen de 8% (Apeldoornseweg) en 55% (Westervoortsedijk). De maatregelen uit het DMP zijn dus nodig om Arnhem bereikbaar te houden.

10. Hoe zullen de voorgestelde maatregelen de verkeersstromen binnen en buiten de stad beïnvloeden, inclusief de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor bezoekers en leveranciers?

Hoe de verkeersstromen er in de toekomst globaal uitzien is beschreven in hoofdstuk 6 van het duurzaam mobiliteitsplan. In het bijlagerapport wordt nog dieper ingegaan op andere effecten zoals verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daaruit blijkt dat de maatregelen uit het DMP ervoor zorgen dat Arnhem verkeersveiliger wordt. Met name doordat er minder auto wordt gereden en we minder (relatief gevaarlijke) 50 km/uur wegen hebben. Er is ook te lezen dat de hoeveelheid doorgaand verkeer in Arnhem flink afneemt. Tot slot laat het DMP zien dat de hoeveelheid autoverkeer op alle wegen in Arnhem afneemt.

11. Hoe wordt de verkeersdoorstroming op belangrijke wegen gewaarborgd, en wat zijn de verwachte effecten op de reistijd voor forenzen en bezoekers?

Hierover is in het DMP het volgende opgeschreven: *'Het verminderen van het aantal rijstroken kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de stad. Daarom onderzoeken we per specifieke locatie de effecten en nemen we nodige maatregelen (of we stellen het uit tot het wel kan), voordat we dergelijke vergaande ingrepen definitief realiseren.'* Daarnaast realiseren we maatregelen in samenhang. Er moeten voldoende aantrekkelijke alternatieven op een route beschikbaar zijn voordat we maatregelen nemen die minder ruimte bieden aan de auto. Doordat het plan ertoe leidt dat we minder gaan autorijden heeft het autoverkeer minder vertraging dan in de huidige situatie. Zie hiervoor ook het figuur op pagina 28 van het bijlagenrapport.

12. Hoe wordt openbaar vervoer geïntegreerd en verbeterd binnen het plan? In het mobiliteitslandschap van 2040 is OV een volwaardig alternatief voor de auto. Geldt dit voor elke wijk? Wat zijn de financiële consequenties voor Arnhem en wie is verantwoordelijk voor de uitvoering?

Verbetering van het openbaar vervoer is een samenspel tussen de gemeente, de provincie en het Rijk. Als gemeente zorgen wij (met subsidie van de provincie) voor goede infrastructuur voor de bus en voor goede overstappunten (hubs). Ook zorgen we ervoor dat het systeem van deelvervoer een aanvulling wordt op ons openbaar vervoer systeem. Het is aan de provincie om ervoor te zorgen dat er ook een goed openbaar vervoerproduct komt, met voldoende aanbod van goed en hoogwaardig openbaar vervoer. Er zal onderscheid per wijk zijn wat betreft OV aanbod, de verwachting is niet dat het OV voor iedereen een volwaardig alternatief is. De auto blijft ook in de toekomst een belangrijke vervoerwijze (zie hoofdstuk 6, pag. 55 hoofdrapport).

13. Hoe dragen de maatregelen bij aan de reductie van CO2-uitstoot en andere milieuvervuilingen, en wat zijn de specifieke duurzaamheidsdoelen en hoe worden deze gemeten?

Zie hiervoor het bijlage rapport, waarin is beschreven wat de effecten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu zijn. Uit dat bijlage rapport blijkt dat de maatregelen uit het DMP tot een lichte daling van de CO2 uitstoot leiden. Een integraal monitoringsplan, inclusief het plan gezonde leefomgeving en NEmiA, wordt nog opgesteld.

14. Welke milieu-impactstudies zijn uitgevoerd voor de voorgestelde maatregelen?

Er is gekeken wat de effecten op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, CO2 uitstoot en geluid zijn. Deze effecten zijn op hoofdlijnen beschreven in paragraaf 6.2 en meer in detail in het bijlagenrapport.

15. Hoe zijn inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden betrokken bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, welke feedback is ontvangen, en hoe is deze verwerkt in het plan?

Zie de bijlage 'Memo participatie duurzaam mobiliteitsplan'. Uit die memo blijkt dat bijvoorbeeld rondom zaken als parkeerregulering, verlagen maximumsnelheid en openbaar vervoer inbreng vanuit de participatie is meegenomen.

16. Welke openstaande bezwaren of zorgen vanuit de gemeenschap zijn niet behandeld of meegenomen?

Er is ook inbreng geweest die strijdig was met de uitgangspunten van het duurzaam mobiliteitsplan, moeilijk uitvoerbaar of niet realistisch is. Het gaat hierbij om maatregelen zoals het aanleggen van tramlijnen of andere hele dure maatregelen zoals tunnels. Die inbreng is niet meegenomen. Het invoeren van parkeerregulering (betaald parkeren in combinatie met vergunningen) is het punt dat het meest gevoelig ligt bij Arnhemmers die we hebben gesproken (is hier een meerderheid wel voor?) Ook het verlagen van de snelheid en het verminderen van de capaciteit van de wegen ligt relatief gevoelig. Alhoewel daar de meerderheid van de mensen die input heeft geleverd wel voor is. Tot slot wordt er veel aandacht gevraagd voor de fasering (in welke volgorde gaan we de maatregelen realiseren). Daar hebben we rekening mee gehouden in het plan (zie hoofdstuk 7).

17. Wat zijn de concrete tijdslijnen voor de implementatie van de verschillende maatregelen en hoe wordt de voortgang gemonitord en gerapporteerd aan de raad?

In het duurzaam mobiliteitsplan is aangegeven wat we binnen 2 jaar, 5 jaar 10 jaar en 20 jaar willen uitvoeren. Dit werken we uit in een uitvoeringsagenda. Vervolgens delen we jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda, waarin we de raad informeren over de voortgang op de doelstellingen, over de gerealiseerde projecten en waarin we een vooruitblik geven op de projecten die de komende jaren op de planning staan. Voor het toetsen aan de doelstellingen stellen we een monitoringsplan op. Elke vijf jaar actualiseren we het DMP en brengen we het opnieuw naar u raad ter vaststelling.

18. Wat zijn de kritieke mijlpalen en hoe worden deze bewaakt?

Er is geen sprake van kritieke mijlpalen. De planning uit het DMP is leidend. We sturen er op de projecten in deze periodes te realiseren.

19. Waar kunnen wij de overwogen alternatieve oplossingen voor de verschillende maatregelen zien die zijn overwogen en waarom zijn deze niet gekozen?

Er zijn een paar zaken onderzocht die niet in het plan zijn opgenomen. Zo is onderzocht wat het effect van parkeerregulering in de hele stad was. Dat leverde een positief effect op voor de bereikbaarheid (de auto werd minder gebruikt, dus er was nog minder vertraging voor het autoverkeer). Maar hier hebben we niet voor gekozen, omdat hier geen draagvlak voor is. Ook is er gekeken hoe het doorgaande verkeer op de centrumring kan worden verminderd. Daarbij is gekeken naar fysieke knips in de centrumring, waarbij het wel mogelijk was om van alle kanten het centrum te bereiken maar het niet mogelijk was om vervolgens langs het centrum te rijden. Verkeer zou dan, na het bezoek aan het

centrum, dezelfde weg terug moeten rijden. Dat leidde weliswaar tot veel minder (doorgaand) verkeer op de centrumring, maar zorgde er ook voor dat stad in tweeën werd geknipt doordat het (bijna) niet meer mogelijk was om van noord naar zuid en vice versa te rijden met de auto. Dat verkeer rijdt namelijk bijna allemaal over de centrumring. Ook is onderzocht wat het effect van een nieuwe autoverbinding aan de westkant van de stad is. Die verbinding zorgt voor minder autoverkeer op de centrumring. Op een heleboel andere wegen leidt deze verbinding alleen maar tot meer autoverkeer. Het wordt immers een stuk aantrekkelijker om met de auto in Arnhem te rijden en dus ontstaat er dan weer een algemene groei van het autogebruik. Dit leidt weer tot meer vertraging en minder leefbaarheid op al die wegen die hierdoor drukker worden.

20. Welke goedkopere alternatieven zijn onderzocht voor de reconstructie van het Willemsplein?

Nee, dat is nog niet gebeurd. Er wordt wel continue kritisch gekeken naar de kosten van ontwerpkeuzes.

21. Op welke onderzoeken en data is het mobiliteitsplan gebaseerd, en hoe actueel en representatief zijn de gebruikte gegevens? Bijvoorbeeld dat 30 kilometer per uur schoner is voor het milieu dan 50 of 70 kilometer per uur.

De verkeerskundige effecten zijn bepaald met het multimodale verkeersmodel van de regio Arnhem – Nijmegen. Dit is een zeer modern verkeersmodel waarin naast het autoverkeer ook openbaar vervoer en fiets zijn opgenomen. Vervolgens zijn, op basis van de hoeveelheid verkeer en de snelheid waarmee het verkeer rijdt, de milieu effecten bepaald. Bij deze berekeningen is (de afname van) de hoeveelheid verkeer veel dominanter in de uitkomst dan de snelheid waarmee wordt gereden. Dat komt doordat de uitstootverschillen bij deze snelheden relatief klein zijn, maar we wel grote afnames in de hoeveelheid autoverkeer zien als gevolg van het DMP. Ook hebben we gebruik gemaakt van kennis van bijvoorbeeld het CROW, dat onderzoek heeft gedaan naar de relatie tussen parkeren, mobiliteit en retail en onderzoeken en diverse onderzoeken van het SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek) over de verkeersveiligheidseffecten van een snelheidsverlaging naar 30 km/uur. We hebben goed gekeken naar de ervaringen van andere steden die al langer inzetten op meer duurzame mobiliteit. In die steden verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid en blijft de bereikbaarheid toch op peil.

22. Zijn de bevindingen van externe onderzoeken openbaar beschikbaar voor raadpleging?

Belangrijke bron voor het duurzaam mobiliteitsplan vormt het regionale verkeersmodel (multimodaal model regio Arnhem Nijmegen). Daarmee zijn de effecten berekend. Bijgevoegd is de technische rapportage van dat verkeersmodel (bijlage 1).

23. Wanneer wordt gestart met fase 1 van de renovatie van parkeergarage Rozet en de aanleg van fietsenstalling Rozet, waartoe de raad geruime tijd geleden heeft besloten?

De komende 10 jaar zullen er investeringen (o.a. constructief onderhoud van de vloeren, aanpassing van de bouwkundige vluchtwegen, aanleg van volledige (brand)detectie en aanpassing van de ventilatie) in de Rozet garage worden gedaan om de parkeergarage in exploitatie te houden. Deze kosten kunnen binnen de bestaande parkeerexploitatie worden opgevangen. Binnenkort zult u middels een raadbrief uitgebreider over de parkeergarage worden geïnformeerd.

24. Wat zijn de plannen voor parkeerhubs aan de rand van de stad, zoals de uitbreiding van Hub station Arnhem Zuid?

Met de stadsrandhubs willen autoverkeer van bezoekers en werknemers afvangen aan de rand van de stad. Zij kunnen gebruik maken van een breed aanbod aan voorzieningen (zit- of werkplek, WC, winkeltje) en overstappen op de bus of de (deel)fiets om de reis te vervolgen. Hiervoor ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi 'parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad of werklocatie'. De stadsrandhubs worden dus prettige, aantrekkelijke locaties met goede (overstap)voorzieningen, die uitnodigen om goedkoper te parkeren en op een andere manier naar de binnenstad te reizen. Voor station Arnhem Zuid wordt al gewerkt aan een plan om het fietsparkeren te verbeteren, deelfietsen toe te voegen en ook de openbare ruimte rond het station te verbeteren. Dit zal binnen 2 à 3 jaar gereed zijn. Op de iets langere termijn moet dan ook nog de parkeercapaciteit worden uitgebreid om ook de overstap van auto naar de trein nog beter te faciliteren.

25. Wat is de status en de verwachtingen rondom de zero-emissiezone binnenstad en eventuele compensatieregelingen voor getroffen middenstanders?

Op 1 juni 2026 wordt de ZE-zone ingevoerd. Ondernemers hoeven niet in de problemen te komen door de invoering van de ZE-zone. De ondernemers worden geholpen met deze grote overstap met de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden.

Daarnaast biedt Arnhem een gratis ZE-adviseur aan die ondernemers helpt. En we zetten concrete projecten op voor slimme stadslogistiek. Doordat er sprake is van een gefaseerde invoer, met emissie eisen die door de jaren heen strenger worden ontstaat er tijd voor ondernemers om het bestaande wagenpark af te schrijven en gefaseerd de overstap naar zero-emissie voertuigen te maken.

26. Klopt het dat er nu al maatregelen uit het mobiliteitsplan worden gepresenteerd alsof ze al definitief zijn, terwijl de raad en de stad er zich nog over moeten uitspreken? Waar worden deze uitingen geplaatst?

Er worden geen plannen die alleen in het DMP staan als definitief gepresenteerd. Wel is het zo dat in het DMP ook projecten zijn opgenomen vanuit bestaand beleid

(bijvoorbeeld de Accentnota fiets). Die projecten worden al wel voorbereid. Voorbeeld daarvan is het project Grote Griet.

27. Hoe wordt gewaarborgd dat de belangen van alle bewoners en weggebruikers voldoende worden gewogen bij het verminderen van het aantal rijbanen en andere maatregelen?

We werken aan een integraal plan met een uitvoeringsagenda waarin alternatieven voor de auto realiseren en tegelijkertijd minder ruimte maken voor de auto. Beide type maatregelen gaan gelijk op in tijd.

Daarnaast zal er bij ieder project dat uit het DMP voortkomt participatie plaatsvinden. Ook in het vervolg zal er dus nog ruimte zijn voor bewoners om hun wensen, ideeën en zorgen in te brengen.

28. Kan er een gedetailleerd overzicht geven worden van de inkomsten en uitgaven aan mobiliteit en het verloop van de BR mobiliteit in de afgelopen 5 jaar en prognose voor de komende 3 jaar, inclusief verwachtingen ten aanzien van inkomsten uit parkeren en parkeervergunningen?

Deze overzichten zijn bijgevoegd in een aparte bijlage (zie bijlage 2) waarin zowel de inkomsten en uitgaven aan mobiliteit zijn weergegeven als de gevraagde ontwikkelingen van bestemmingsreserve bereikbaarheid in de afgelopen 5 als de verwachting voor de komende 3 jaar

29. Wat is de financiële onzekerheidsmarge bij de genoemde bedragen voor de maatregelen en hoe wordt hiermee omgegaan?

Er is geen vast onzekerheidsmarge. Zie antwoord vraag 2.

30. Arnhemmers gebruiken de auto meer dan gemiddeld voor korte ritten. Is onderzocht waarom dit het geval is? Als de oorzaak bekend is, kunnen er mogelijk gerichtere oplossingen worden bedacht.

Dit is niet nader onderzocht voor Arnhem. Uit het onderzoek 'het wijdverbreide autobezit in Nederland van het KIM (kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid) blijkt dat een systeem dat is ingericht op de gebruik van de auto (veel gratis parkeerplaatsen voor de deur parkeren, overal makkelijk met de auto kunnen komen) en dus juist veel minder is ingericht voor andere modaliteiten (lopen, fiets of openbaar vervoer) ertoe leidt dat er veel van de auto gebruik wordt gemaakt). Daarbij speelt in Arnhem ook nog het hoogteverschil een rol, iets dat met de introductie van de elektrische fiets wel minder wordt.

31. Parkeervergunningen in de wijken worden nagenoeg gratis. Wat is de maximale gemiddelde wachttijd voor een vergunning in de verschillende wijken? Wat wordt er geregeld voor bezoekers?

De wachttijd voor een parkeervergunning varieert momenteel tussen de 2 maanden voor het centrum, Spijkerkwartier, Burgemeesterswijk en Heijenoord en 5 jaar voor de wijk Sint Marten. Er is nu nog niet te zeggen wat de wachttijd zal worden in nieuwe wijken zal worden. Dat wordt wel duidelijk bij de uitwerking van het parkeerbeleid. Er zullen wijken zijn waar er voldoende ruimte is (doordat de parkeeroverlast wordt veroorzaak door bijvoorbeeld bezoekers van de binnenstad die daar niet horen te parkeren) en er dus geen wachttijd zal ontstaan en er zullen ook wijken zijn waar de parkeerdruk van de eigen bewoners groot is waar wel een wachtlijst zal ontstaan. Het uitgeven van parkeervergunningen leidt er wel toe dat de parkeerdruk in de wijk afneemt en er meer ruimte voor de bewoners zelf is om te parkeren.

Voor bezoekers zal er een bezoekersvergunning komen, net zoals die er nu al is. Momenteel kan zo'n vergunning voor €22,- worden aangeschaft en kan bezoek dan 300 uur parkeren (met uitzondering van het Kadekwartier waar 200 uur kan worden geparkeerd).

Deze zaken rondom parkeren worden nog verder uitgewerkt in het parkeerbeleid. Bij het opstellen van het parkeerbeleid, maar ook bij de uitrol daarvan zal nog participatie plaatsvinden over juiste zaken als de prijs van parkeren en regelingen voor bezoekers.

32. Wanneer bezoekers van de binnenstad niet meer in de aangrenzende wijken parkeren, zal de parkeerdruk in het centrum toenemen. Wat is de verwachte groei van de parkeerdruk in het centrum voor de komende vijf jaar als gevolg van het voorgestelde beleid?

Dat is van veel factoren afhankelijk die we niet allemaal exact in beeld hebben. Het gaat daarbij om zaken als: exacte aantal 'vreemdparkeerders', welke keuze maken deze mensen vervolgens (met de fiets of OV komen, betalen in het centrum, of juist ergens anders parkeren). Doordat we niet in alle wijken in een keer betaald parkeren invoeren kunnen we dit wel monitoren en, indien nodig, naar handelen. Het zal tot een groei leiden, maar we zien dat er vooral doordeweeks overdag veel rondom het centrum wordt geparkeerd. Op die momenten hebben we voldoende parkeercapaciteit in het centrum om groei op te vangen.

33. Hoe ver is het onderzoek naar de extra parkeergarage gevorderd? Wanneer kunnen we de resultaten verwachten?

Dit is een onderzoek dat uit verschillende fasen bestaat. De eerste fase is het bepalen van de kwantitatieve behoefte (hoeveel parkeerplaatsen moeten we in de binnenstad en hoeveel plekken een nieuwe garage dan hebben). Vervolgens zal er een locatie moeten worden bepaald en dan kan een garage op die plek verder worden uitgewerkt (vormgeving, kosten, inpassing etc). We verwachten in ieder geval de eerste stap dit jaar nog af te ronden.

34. Op pagina 21 staat “donker waar het kan” om veilig fietsen te bevorderen. Waar, wanneer en voor wie is fietsen in het donker veilig?

Indien er voldoende licht is van omliggende infrastructuur (wegen) kan het zo zijn dat er voor een fietsroute niet apart verlichting hoeft te worden aangelegd. Zoals daarna echter ook staat zijn de hoofdfietsroutes goed verlicht. Ook op andere fietspaden zal, vanwege de (sociale veiligheid) vaak sprake zijn van verlichting.

35. Uit de uitslag van de wijk Sint Marten en Sonsbeek Noord blijkt dat 84 procent van de wijkbewoners tegen betaald parkeren is. Op basis waarvan is besloten om de uitslagen van dit onderzoek naast zich neer te leggen?

In het verleden bleek inderdaad dat 84% van de mensen die zijn stem heeft laten horen heeft gekozen voor de variant ‘de bestaande situatie handhaven’ en dus geen parkeerregulering wilde. Parkeerregulering is een belangrijk instrument om de leefbaarheid in een wijk te verbeteren. Doordat er minder auto’s op straat staan verbetert de verkeersveiligheid, is er betere doorgang voor hulpdiensten, krijgt een straat een prettigere uitstraling en ontstaat er meer sociale interactie. Daarnaast helpt parkeerregulering om het aantal (korte) autoritten terug te dringen en draagt het bij aan de ontwikkeling van de stad, doordat met lagere parkeernormen kan worden gewerkt bij ontwikkelingen (zonder dat dit tot parkeeroverlast in de omgeving leidt). Om die redenen kiezen we ervoor om in een aanzienlijk deel van de stad waar de parkeerdruk nu al hoog is (mede door mensen die daar niet horen te parkeren), of waar we grootschalig woningbouw willen ontwikkelen parkeerregulering in te voeren.

Het is daarbij niet wenselijk om het invoeren van parkeerregulering wijk per wijk te beschouwen en dus ook niet om per wijk te vragen of er draagvlak voor parkeerregulering is. Als er in de toekomst in Sint Marten en Sonbeek Noord geen parkeerregulering wordt ingevoerd, terwijl dat wel in de omliggende wijken gebeurt, zal de parkeerdruk in Sint Marten en Sonbeek Noord fors toenemen doordat alleen in die wijken nog gratis en zonder vergunning kan worden geparkeerd. Dat zal daar tot verslechtering van de leefbaarheid leiden en ook zullen de bewoners van die wijken (nog) slechter een parkeerplek kunnen vinden in hun eigen wijk. Dit zal leiden tot frustratie en irritatie van de bewoners die kan worden voorkomen door de parkeerregulering in een keer in te voeren.

Multimodaal model regio Arnhem Nijmegen

Een verkeersmodel voor de groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Provincie Gelderland
Titel rapport	Multimodaal model regio Arnhem Nijmegen
Kenmerk	013967.20230616.R1.01
Datum publicatie	16 juni 2023
Projectleider Goudappel	G. Wiersma
Projectteam Goudappel	E. Geerdes, T. van Genderen
Projectteam opdrachtgever	D. Santema
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 16-6-23

Inhoudsopgave

1. Het Multimodale Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen 5

2. Uitgangspunten 6

3. Basisjaar 2019 9

3.1 Gebiedsindeling 2019 9

3.2 Netwerken 2019 9

3.2.1 Autonetwerk 9

3.2.2 Fietsnetwerk 9

3.2.3 OV-netwerk 9

3.3 Sociaal-economische gegevens 2019 10

3.4 Tellingen 11

3.5 Matrixschatting 2019 uitvoeren 11

3.6 Model 2019 kalibreren en toetsen aan telcijfers 14

3.7 Huidige situatie 2022 18

4. Prognosejaar 2032 19

4.1 Netwerk prognosejaar 19

4.2 Ontwikkelingen sociaal-economische data 19

4.3 Opstellen matrices prognose 2032 21

4.4 Modal split 2032 22

5. Wijzigingen per gemeente 23

5.1 Gemeente Arnhem 23

5.2 Gemeente Rheden 26

5.3 Gemeente Rozendaal 28

5.4 Gemeente Renkum 29

5.5 Gemeente Westervoort 30

5.6 Gemeente Duiven 31

5.7 Gemeente Zevenaar 33

5.8 Gemeente Overbetuwe 35
5.9 Gemeente Montferland 37
5.10 Gemeente Doesburg 39
5.11 Gemeente Lingewaard 40
5.12 Gemeente Nijmegen 44
5.13 Gemeente Beuningen 47
5.14 Gemeente Wijchen 49
5.15 Gemeente Heumen 51
5.16 Gemeente Druten 52
5.17 Gemeente Berg en Dal 54
5.18 Gemeente Mook en Middelaar 55
5.19 Provinciale en rijksprojecten 56

6. Verrijking t.b.v. milieu 57

Bijlage 1 Resultaten 58

1. Het Multimodale Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen

De groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen blijft bewegen. Mobiliteit beweegt ons en dat geldt ook voor de 18 gemeenten, hogere overheden, wegbeheerders, ontwikkelaars en organisaties die actief zijn in de regio. In opdracht van de provincie Gelderland heeft Goudappel BV een Multimodaal Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen (MVAN) opgesteld.

Het nieuwe verkeersmodel MVAN van de groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen is gemaakt in OmniTRANS en voldoet aan de laatste eisen en voorwaarden van het Rijk en de provincie en kan worden ingezet in actuele vraagstukken zoals verstedelijking, bereikbaarheid, mobiliteitsvisies, klimaat-aanpakken, geluid/milieu en verkeersveiligheid.

Het MVAN is opgesteld door Goudappel in samenwerking met de provincie Gelderland en alle gemeenten in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.

Toepassingsmogelijkheden

Met het MVAN kan eenvoudig worden onderzocht wat de verschillen tussen scenario's zijn aangaande de doorstroming, milieuaspecten (lucht en geluid) of de verkeersveiligheid. Het verkeersmodel kan ook ingezet worden om een wegenvisie of een verkeerscirculatieplan te toetsen. Met het MVAN kunnen daarnaast de effecten van varianten op het verkeersbeeld worden onderzocht door netwerkvarianten of sociaal-economische varianten (wijziging in woningen en/of arbeidsplaatsen) te analyseren. Ook de effecten voor en door de modaliteiten openbaar vervoer en fiets -denk aan het realiseren van een fietsbrug of een frequentie-verhoging van een trein- kunnen inzichtelijk worden gemaakt met het MVAN.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van het modelsysteem gepresenteerd die door het projectteam en Goudappel in goed overleg zijn afgestemd. In hoofdstuk 3 is uiteengezet hoe het verkeersmodel voor het basisjaar 2019 is opgesteld en tot welke resultaten dit heeft geleid. De uitgangspunten en de resultaten van 2032 komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 zijn de ontwikkelingen van het prognosemodel opgenomen. Opzet hiervan is hetzelfde als voorheen in het ontwikkelingendocument dat de gemeenten tot nu toe jaarlijks hebben ontvangen. In hoofdstuk 6 is de verrijking van de intensiteiten ten behoeve van het milieuonderzoek belicht.

2. Uitgangspunten

In overleg met het projectteam zijn de uitgangspunten van het nieuwe model vastgesteld. In tabel 2.1 zijn de kenmerken overzichtelijk gepresenteerd.

kenmerken	uitgangspunten
basis- en prognosejaar	2019 , 2032
netwerkvariant 2022	Ritten autoverkeer van 2019 toegedeeld op netwerk 2022
studie-/invloeds-/buitengebied	studiegebied: groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen invloedsgebied: schil om de regio, o.a. grensgebied Duitsland buitengebied: rest van Nederland en buitenland
vervoerswijzen	personenautoverkeer vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) fiets OV
Voor- en natransport OV	Lopen of fiets
motieven	werk, zakelijk, winkel, onderwijs en overig
tijdsperioden	etmaal werkdag ochtendspits 07.00-09.00 uur avondspits 16.00-18.00 uur restdag etmaal weekdag ten behoeve van milieu dag 07.00-19.00 uur avond 19.00-23.00 uur nacht 23.00-07.00 uur
toedelingstechniek	STAQ-toedeling personenautoverkeer en vrachtverkeer met toepassing van kruispuntmodellering Zenith toedeling OV Snelste route toedeling fiets (alles of niets)
scenario's	MVAN 2032, gebaseerd op WLO scenario Hoog
matrixkalibratie	simultane matrixkalibratie vracht over de dagdelen simultane matrixkalibratie autoverkeer over de dagdelen simultane matrixkalibratie OV over de dagdelen simultane matrixkalibratie fiets over de dagdelen

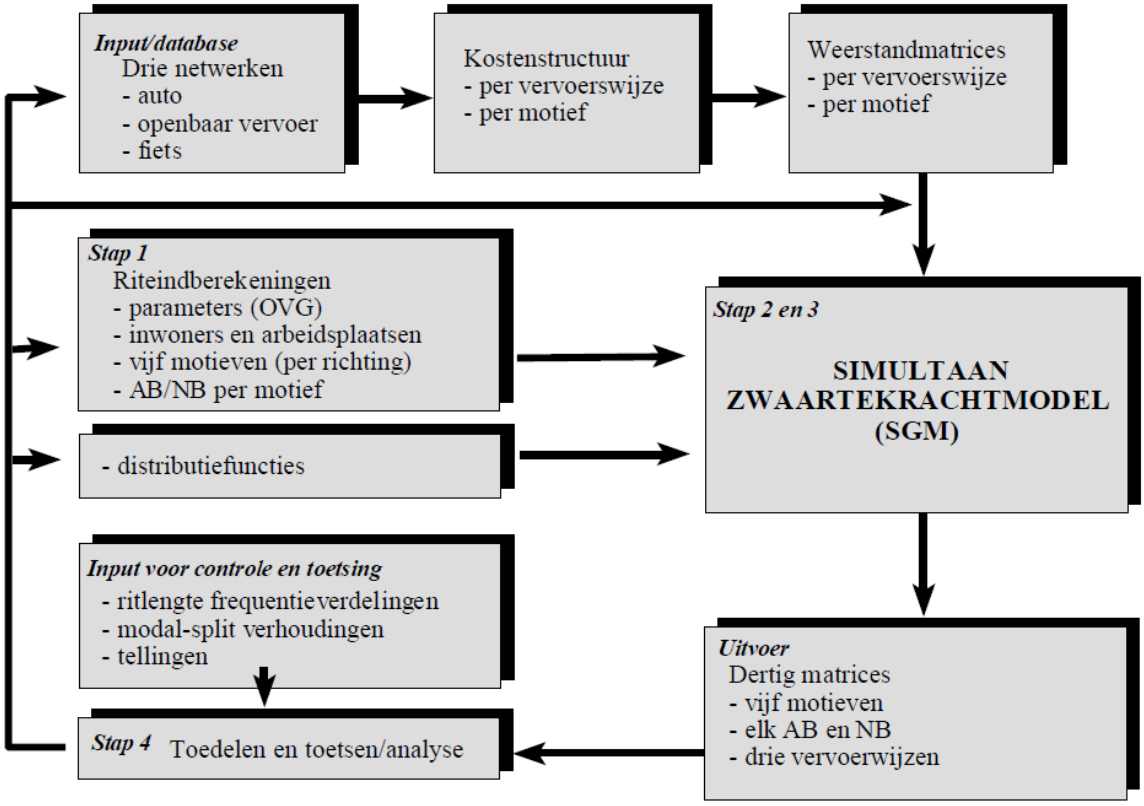
Tabel 2.1: Dimensies actualisering MVAN (Multimodaal Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen)

Het MVAN beschrijft het aantal verplaatsingen in het etmaal (werkdag), de ochtendspits (07.00-09.00 uur) de avondspits (16.00-18.00 uur) en de restdag. De vervoerswijzen zijn personenauto en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De modaliteiten openbaar vervoer en fiets worden gemodelleerd in dezelfde perioden. Het basisjaar in dit model is 2019 en er is een prognosejaar 2032 opgesteld.
De data voor het basisjaar 2019 zijn verzameld en het model is getoetst aan recente tellingen. Het prognosejaar is opgesteld op basis van de meest recente inzichten met betrekking tot de sociaal-economische gegevens, de infrastructuur en de kosten per vervoerwijze. Als bronnen voor deze gegevens zijn het NRM, de door de gemeenten aangeleverde plannen en de scenario's Laag en Hoog van de WLO (Welvaart- en leef-omgeving). Bij het opstellen van de netwerken voor het buitengebied is het NRM gebruikt.

Simultaan modelsysteem

We schatten de ritten voor alle vervoerswijzen tezamen, oftewel de ritten per persoon. Vanuit die totale ritten worden autopersonen, OV-reizigers en fietsers afgeleid. De autopersonen worden vervolgens gedeeld op de bezettingsgraad om het juiste aantal auto's te kunnen modelleren. In het MVAN zijn de dagdelen per motief afgeleid van het etmaal. De ritten in het verkeersmodel worden gegenereerd middels een simultaan zwaartekrachtmodel (SGM). Dit simultane zwaartekrachtmodel bepaalt op basis van alle invoergegevens de herkomst- en bestemmingsmatrices. Het zwaartekrachtmodel is gebaseerd op het principe van Newtons zwaartekrachtwet: hoe verder twee punten van elkaar vandaan liggen, des te kleiner is de kans dat een verplaatsing tussen deze punten zal plaatsvinden. In een simultaan zwaartekrachtmodel wordt gelijktijdig met de keuze van de bestemming, de bereikbaarheid van de bestemming met de beschikbare vervoermogelijkheden in beschouwing genomen. Het distributie- en vervoerwijzekeuzemodel wordt gebruikt om het aantal ritten van elke zone naar elke andere zone te berekenen. Hierbij spelen de volgende aspecten een rol (zie figuur 2.1):

- hoeveelheid aankomsten en vertrekken per zone (riteindberekeningen);
- kwaliteit van de bereikbaarheid (weerstandsberekeningen);
- verplaatsingsgedrag (distributiefuncties).



Figuur 2.1: Schematische weergave werking simultaan verkeersmodel

Riteindberekeningen

Op basis van de sociaal-economische gegevens wordt bepaald hoeveel aankomsten en vertrekken door een zone worden gegenereerd gedurende een etmaalperiode. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de vijf motieven werk, zakelijk, winkel, onderwijs en overig en de

mate van autobeschikbaarheid. De riteindberekeningen in het model geven inzicht in de totale vervoersvraag (verplaatsingsbehoefte).

Weerstandsberekeningen

De netwerken in het simultane model vertegenwoordigen de aanbodzijde. Met andere woorden: de netwerken voorzien in de verplaatsingsbehoefte van mensen. De netwerken dienen als invoer voor de weerstandsberekeningen. De weerstand (of kwaliteit van de bereikbaarheid) wordt uitgedrukt in gegeneraliseerde kosten en is opgebouwd uit de reistijd (reistijdkosten per motief) en de afstand (variabele kosten per vervoerwijze).
In de netwerken kan met behulp van een kortste routealgoritme voor elke vervoerswijze en voor elk herkomst- en bestemmingspaar een kortste route (in reistijd) bepaald worden. Op basis van deze kortste route wordt de benodigde reistijd en afstand weggeschreven (per vervoerswijze en voor ieder herkomst- en bestemmingspaar). Op basis van de reistijdkosten per motief ('value of time'-waarden) en de variabele kosten per vervoerswijze (brandstofprijzen, parkeerkosten, openbaar-vervoertarieven) worden de reistijd en de afstand beide omgerekend naar kosten en bij elkaar opgeteld. Op deze manier worden voor ieder herkomst- en bestemmingspaar de gegeneraliseerde kosten per vervoerswijze (en per motief) bepaald.

Distributiefuncties

Het laatste aspect binnen het distributie- en vervoerwijzekeuzemodel is het verplaatsingsgedrag. Het verplaatsingsgedrag wordt middels een wiskundige beschrijving vastgelegd en beschrijft het verband tussen de 'bereidheid' om een bepaalde verplaatsing te maken en de weerstand (kosten) van die verplaatsing, oftewel de distributiefunctie beschrijft het verplaatsingsgedrag.

Resultaat

Het resultaat van de simultane matrixschatting zijn herkomst- en bestemmingsmatrices per vervoerswijze die aan de netwerken worden toegedeeld. Het model voor de huidige situatie is gecontroleerd op het aantallen ritten (intern/extern), ritlengtefrequentieverdelingen, modal split (op basis van gegevens uit het OViN) en telcijfers.

3. Basisjaar 2019

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe het basisjaar 2019 is opgesteld. Dit houdt in dat de sociaal-economische gegevens, maar vooral de tellingen van voor de coronaperiode zijn. In de paragrafen 3.1, 3.2 en 3.3 worden de netwerken en de sociaal-economische gegevens beschreven. In de paragrafen 3.4, 3.5 en 3.6 volgt een uiteenzetting van de manier van berekenen en toetsen van de intensiteiten. Tenslotte wordt in paragraaf 3.7 de huidige situatie 2021toegelicht. Elk onderdeel is in een aparte paragraaf beschreven.

- paragraaf 3.1: Gebiedsindeling 2019;
- paragraaf 3.2: Netwerken 2019;
- paragraaf 3.3: Sociaal-economische gegevens 2019;
- paragraaf 3.4: Tellingen;
- paragraaf 3.5: Matrixschatting 2019 uitvoeren;
- paragraaf 3.6: Model 2019 kalibreren en toetsen aan telcijfers.
- Paragraaf 3.7: Huidige situatie 2021

3.1 Gebiedsindeling 2019

De gebiedsindeling van het nieuwe multimodale verkeersmodel is gebaseerd op de conversietabel van postcode6 naar zone zoals die in het unimodale verkeersmodel zat. De gebiedsindeling wordt gebruikt om de ritten toe te kunnen delen aan de zones.

Het gebied buiten het MVAN is overgenomen van het NRM 2021. Hierbij zijn in de verder weg gelegen gebieden ook zones samengevoegd. Al met al bevat het MVAN 4.925 zones.

3.2 Netwerken 2019

3.2.1 Autonetwerk

De basis voor het autonetwerk van 2019 is het bestaande unimodale model.
Het netwerk in het invloeds- en buitengebied is overgenomen van het meest recente NRM, het NRM2021. Dit NRM heeft in Duitsland een hoger detailniveau dan de voorgaande NRM's. In dit verkeersmodel is het gebied rond Emmerich en Kleve nog verder verfijnd.

3.2.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is gebaseerd op het fietsersbondnetwerk. Aan dit netwerk zijn allerlei kenmerken toegevoegd. Op basis van deze kenmerken zijn de modelsnelheden van het fietsnetwerk bepaald.

3.2.3 OV-netwerk

Goudappel beschikt over een landelijke dataset, waaruit allerlei gegevens kunnen worden onttrokken die nodig zijn voor verkeersmodellen: het Mobiliteitsspectrum. Het OV netwerk is gemaakt op basis van de dienstregelingen 2019, zoals neergelegd in GTFS bestanden uit het

Mobiliteitsspectrum. De reistijden en de frequenties van de OV-lijnen vormen de basis van de routekeuze. De haltes en lijnen liggen op een geografisch gefit netwerk. Dit netwerk is gekoppeld aan het loop- en fietsnetwerk om voor- en natransport goed te kunnen modelleren.

3.3 Sociaal-economische gegevens 2019

De sociaal-economische gegevens die nodig zijn om een verkeersmodel op te stellen betreffen wonen en werken. Deze data zijn afkomstig uit verschillende bronnen. In deze paragraaf wordt de herkomst van deze data beschreven.

De inwoners en arbeidsplaatsen per zone zijn overgenomen uit het unimodale model. Uit het Mobiliteitspectrum zijn extra data over huishoudens, leerlingenplaatsen en beroepsbevolking overgenomen.

In tabel 3.1 zijn de totale aantallen huishoudens, inwoners en arbeidsplaatsen per gemeente in 2020 gepresenteerd.

gemeente	huishoudens	inwoners	arbeidsplaatsen
Arnhem	78.732	156.807	86.966
Rheden	20.762	43.496	14.156
Rozendaal	668	1.585	366
Renkum	14.484	31.459	9.985
Westervoort	6.680	15.015	2.641
Duiven	10.665	25.433	14.330
Zevenaar	19.481	43.388	15.161
Overbetuwe	19.344	47.445	19.208
Montferland	15.353	35.618	12.741
Doesburg	5.267	11.328	3.369
Lingewaard	19.417	46.353	13.450
Nijmegen	96.041	175.756	86.691
Beuningen	11.017	25.745	7.309
Wijchen	17.443	40.838	15.001
Heumen	7.052	16.458	4.517
Druten	8.211	19.806	6.573
Berg en Dal	15.583	34.676	12.058
Mook en Middelaar	3.492	7.754	1.687

Tabel 3.1: De huishoudens, inwoners en arbeidsplaatsen per gemeente

Sociaal-economische gegevens buitengebied

Het NRM2021 beschikt over de modeljaren 2018, 2030 Laag en Hoog en 2040 Laag en Hoog. De sociaal-economische gegevens van het buitengebied (de rest van Nederland en een deel van Duitsland en België) zijn lineair geïnterpoleerd tussen 2018 en 2030Hoog om tot een dataset voor het basisjaar 2019 te komen. Voor het prognosejaar 2032 is geïnterpoleerd tussen 2030 Hoog en 2040 Hoog.

3.4 Tellingen

Goudappel heeft bij elke gemeente de telgegevens opgevraagd per modaliteit en per periode conform tabel 3.2. We onderscheiden de modaliteiten motorvoertuigen, auto, vracht en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De gemiddelde werkdag is benodigd voor het verkeersmodel en hierin zijn de relevante perioden ochtendspits (07.00-09.00 uur), avond-spits (16.00-18.00 uur), restdag en etmaal.

modaliteiten	perioden werkdag (verkeer)
motorvoertuigen	etmaal
auto	07.00-09.00 uur
vracht	16.00-18.00 uur
middelzwaar	restdag
zwaar	
fiets	
OV reizigers	

Tabel 3.2: De tellingen zijn opgevraagd in verschillende modaliteiten en tijdsperioden ten behoeve van verkeer (werkdag)

De aangeleverde tellingen zijn allemaal verwerkt tot bruikbare data voor zowel het verkeers- als het milieumodel. De tellingen beschrijven de periode 2015 t/m 2019. Voor de gemeente Lingewaard zijn ook enkele tellingen uit 2020 meegenomen, waarbij een correctiefactor is toegepast indien deze tijdens de coronaperiode was geteld.

Voor de provinciale hoofdwegen is gebruik gemaakt van de site Gelders verkeer 2019. Goudappel heeft de tellingen van de Rijkswegen uit de Inweva-data eveneens verkregen van elke modaliteit en periode.

Fietstellingen zijn ons beschikbaar gesteld door de Provincie Gelderland. Dit geldt ook voor OV telpunten. De basis hiervan zijn OV chipkaartdata, die door de provincie zijn geaggregeerd tot telpunten.

In deze modelactualisatie zijn, ten opzichte van vorig jaar nog tellingen toegevoegd voor Heyendaal, Griftdijk, Krayenhoflaan (alle in Nijmegen) en Kronenbrug (Arnhem).

3.5 Matrixschatting 2019 uitvoeren

In paragraaf 3.2 zijn de sociaal-economische gegevens in de groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen van 2019 gepresenteerd. Van alle gebieden buiten de regio zijn deze data ook bepaald. Op basis van deze data zijn de personen- en vrachtverplaatsingen per gebied op een gemiddelde werkdag berekend. Deze ritten zijn berekend voor het gehele modelsysteem en we schatten ritten voor alle gebieden.

Op basis van onderzoek zijn functies geschat voor de modal split en de ritlengtes per motief. Voor auto, OV en fiets dienen de matrices qua aantallen en ritlengtes aan te sluiten op het OViN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland).

Matrixschatting vracht 2019

Door middel van een zwaartekrachtmodel is de distributie van het vrachtverkeer berekend. In deze methode wordt per zone de kans bepaald dat een verplaatsing wordt gemaakt naar elke andere zone. Voorwaarden voor deze verplaatsingen zijn de aantallen ritten en de ritlengtes. We hebben matrices geschat voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De gemiddelde ritlengtes zijn in overeenstemming gebracht met de ritlengtes in het NRM2021.

Kwaliteit schatting personen

De schatting van de personenverplaatsingen gebeurt net als de vrachtschatting met het zwaartekrachtmodel. Net als in de vrachtschatting dient de schatting te voldoen aan de aantallen ritten en de ritlengtes. De personenschatting is uitgebreider: in deze schatting worden matrices geschat voor de motieven werk, zakelijk, winkel en overig en wordt de verdeling over de vervoerwijzen auto, OV en fiets bepaald. Elk motief is getoetst op de ritlengtefrequenties en de modal split uit het OViN. Als voorbeeld heeft een winkel-verplaatsing gemiddeld een lagere ritlengte dan een werkverplaatsing en is het OV-gebruik in het motief onderwijs hoger dan in het motief zakelijk.

Het OViN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) is een landelijk onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van mensen in Nederland. In het OViN is een deel van de bevolking bevraagd over hun verplaatsingsgedrag. We hebben de mensen uit de regio Arnhem-Nijmegen uit het OViN geselecteerd en we hebben data over een periode van vijf jaar gesommeerd om zo goed mogelijk zijn reisgedrag te modelleren. De gehanteerde jaren zijn de meest recente beschikbare jaren: 2010 t/m 2017. Omdat het studiegebied groot is en doordat we een achttal jaren stapelen, is de steekproef groot genoeg om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. De aantallen respondenten zijn opgehoogd om het aantal inwoners van de regio Arnhem-Nijmegen weer te geven. De aantallen ritten, de ritlengtefrequenties en de verdeling over de vervoerwijzen uit het MVAN zijn getoetst aan het OViN.

In de vorige actualisatieronde is gebleken dat de OViN cijfers voor het motief hoger onderwijs erg hoog waren. We hebben dit geconstateerd na een vergelijking met enquêtedata die door de gemeente Nijmegen zijn aangeleverd en tellingen. Omdat de data van Nijmegen het best overeen komen met de tellingen, is ervoor gekozen om voor motief hoger onderwijs hiervan uitgegaan. Voor de overige motieven gaan we uit van het OViN.

De ritlengtefrequenties uit het OViN en uit het MVAN zijn gepresenteerd in de tabellen 3.3 en 3.4. De verschillen zijn klein; de ritlengtes in het verkeersmodel sluiten goed aan op het OViN (met aanpassing hoger onderwijs).

OViN	0-2.75	2.75-7.5	7.5-12.5	12.5-17.5	17.5-27.5	27.5-37.5	37.5-47,5	47.5-62.5	62.5-82.5	82.5+
auto	33%	19%	21%	7%	7%	3%	2%	2%	2%	3%
OV	4%	12%	17%	9%	16%	9%	7%	8%	7%	9%
fiets	74%	15%	8%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.3: Ritlengtefrequentieverdeling (km) in de regio Arnhem-Nijmegen in het OViN (met aanpassing hoger onderwijs

MVAN	0-2.75	2.75-7.5	7.5-12.5	12.5-17.5	17.5-27.5	27.5-37.5	37.5-47,5	47.5-62.5	62.5-82.5	82.5+
auto	31%	20%	26%	6%	7%	3%	3%	1%	1%	1%
OV	3%	7%	20%	10%	15%	10%	11%	5%	8%	12%
fiets	77%	17%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.4: Ritlengtefrequentieverdeling (km) in het MVAN

De aantallen ritten per modaliteit (auto, OV en fiets) van het OViN en het MVAN zijn gepresenteerd in tabel 3.5. De verschillen zijn klein; het MVAN komt goed overeen met het OViN.

modaliteit	auto	OV	fiets
OViN	56,4%	4,4%	39,1%
MVAN	56,4%	5,2%	38,4%

Tabel 3.5 De modal split in het MVAN en in OViN

In de schatting worden personenverplaatsingen berekend. Het aantal auto's is lager; dit is afhankelijk van de autobezetting. De autobezetting is per motief uit het NRM2021 onttrokken. Aan de hand van de autobezetting is het aantal auto's per motief berekend. Om de dagdelen te kunnen berekenen zijn de motieven per dagdeel omgerekend naar de ochtend- en avond-spits. Een woon-werkverplaatsing behelst een aanzienlijk deel van de ochtendspits, terwijl een werk-woonverplaatsing nagenoeg niet voorkomt in de ochtendspits. De aantallen auto's zijn per dagdeel gesommeerd.

aantal verplaatsingen	OVIN	MVAN2019	verschil (%)
totaal	6.293.053	6.264.981	0%
werk	1.093.102	1.084.124	-1%
zakelijk	190.194	189.688	0%
winkel	1.166.688	1.160.273	-1%
onderwijsHO	180.819	180.298	0%
onderwijsLMO	565.834	565.770	0%
overig	3.128.838	3.099.187	-1%

Tabel 3.6: De verplaatsingen volgens het OViN en het MVAN

De interne en externe ritten van en naar de regio Arnhem-Nijmegen zijn 1-op-1 uit het schattingsproces overgenomen. Het doorgaande verkeer (het verkeer dat geen herkomst én geen bestemming heeft in Arnhem-Nijmegen) is overgenomen uit het NRM2021.

3.6 Model 2019 kalibreren en toetsen aan telcijfers

Toedelen matrices op het netwerk (gemotoriseerd verkeer)

De matrices 2019 zijn toegedeeld op het netwerk van 2019. De toedelingstechniek voor auto- en vrachtverkeer is STAQ. Voordat de kalibratie is uitgevoerd, heeft Goudappel een vergelijking gemaakt tussen de model- en de telwaarden. Met deze exercitie is gecontroleerd of de juiste routes werden gebruikt. De vergelijking tussen de geschatte matrices en de telwaarden heeft geleid tot een aantal modelmatige snelheidswijzigingen om de routes te verbeteren.

Door de verschillende partijen zijn veel tellingen geleverd. Soms ook meerdere op dezelfde locatie. Deze tellingen zijn beoordeeld op onderlinge consistentie en op basis daarvan hebben we een telset samengesteld die gebruikt is voor de modelkalibratie. De kalibratie is uitgevoerd voor de modaliteiten personenauto en vrachtverkeer voor de perioden ochtend-, avondspits, restdag en etmaal.

De kwaliteit van de intensiteiten van de motorvoertuigen is getoetst met behulp van de T-toets. De T-toets vergelijkt elke telwaarde met de bijbehorende modelwaarde. Door middel van een functie wordt de kwaliteit van de intensiteit berekend, waarbij zowel de absolute als de relatieve afwijking meetelt. Een T-waarde < 3,5 geeft een goed resultaat, een T-waarde tussen de 3,5 en de 4,5 is wat minder van kwaliteit en een T-waarde > 4,5 is niet zo goed. Van alle tellingen in de regio Arnhem-Nijmegen moet in de spitsen minimaal 90% van de T-waarden < 3,5 zijn en maximaal 5% mag > 4,5 zijn. Op etmaalniveau moet minimaal 90% van de T-waarden < 4,5 zijn en maximaal 5% mag > 5,5 zijn.

In de tabellen 3.7 (etmaal), 3.8 (ochtendpits) en 3.9 (avondspits) zijn de resultaten van de T-toets gepresenteerd van alle tellocaties in de regio Arnhem-Nijmegen die zijn meegenomen in de kalibratie. In zowel het etmaal als de spitsen ligt minimaal 95% van de tellingen al in de hoogste kwaliteitsklasse, waarbij we van geen relevante afwijking spreken. Tellocaties waar een relevante afwijking is, blijft in zowel de spitsen als op etmaal beperkt tot minder dan 1,5%. Hiermee sluit het MVAN zeer goed aan bij de tellingen. Het verkeersmodel voldoet voor alle perioden ruimschoots aan de gestelde kwaliteitseisen.

etmaal	mvt	%
aantal tellingen	1.662	
T < 4,5: geen relevante afwijking	1.619	97,4%
4,5 < T < 5,5: grensgebied	38	2,3%
T > 5,5: relevante afwijking	5	0,3%

Tabel 3.7: Kwaliteit van de etmaalintensiteiten mvt

ochtendspits (07.00-09.00 uur)	mvt	%
aantal tellingen	1.662	
T < 3,5: geen relevante afwijking	1.605	96,6%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	41	2,5%
T > 4,5: relevante afwijking	16	1,0%

Tabel 3.8: Kwaliteit van de ochtendspitsintensiteiten mvt

avondspits (16.00-18.00 uur)	mvt	%
aantal tellingen	1.662	

T < 3,5: geen relevante afwijking	1.598	96,1%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	43	2,6%
T > 4,5: relevante afwijking	21	1,3%

Tabel 3.9: Kwaliteit van de avondspitsintensiteiten mvt

Openbaar vervoer en fiets

Na de matrices van OV en fiets te hebben toegedeeld met respectievelijk de technieken Zenith en alles of niets, zijn ook deze matrices gekalibreerd. De fietskalibratie is uitgevoerd voor alle dagdelen, waarbij alle aangeleverde tellingen zijn meegenomen.

In de tabellen 3.10 (etmaal), 3.11 (ochtendpits) en 3.12 (avondspits) zijn de resultaten van de T-toets gepresenteerd van alle tellocaties in de regio Arnhem-Nijmegen die zijn meegenomen in de fietskalibratie. In alle gevallen, zowel spits als etmaal, valt minimaal 95% al in de hoogste kwaliteitsklasse en hoogstens 1,5% in de minste kwaliteitsklasse. Hiermee sluit het MVAN zeer goed aan bij de fietstellingen. Het verkeersmodel voldoet voor alle perioden ruimschoots aan de gestelde kwaliteitseisen.

etmaal	**fiets**	**%**
aantal tellingen	480	
T < 4,5: geen relevante afwijking	474	98,8%
4,5 < T < 5,5: grensgebied	2	0,4%
T > 5,5: relevante afwijking	4	0,8%

Tabel 3.10: Kwaliteit van de etmaalintensiteiten fiets

ochtendspits (07.00-09.00 uur)	**fiets**	**%**
aantal tellingen	480	
T < 3,5: geen relevante afwijking	459	95,6%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	14	3,1%
T > 4,5: relevante afwijking	7	1,5%

Tabel 3.11: Kwaliteit van de ochtendspitsintensiteiten fiets

avondspits (16.00-18.00 uur)	**fiets**	**%**
aantal tellingen	480	
T < 3,5: geen relevante afwijking	476	99,2%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	4	0,8%
T > 4,5: relevante afwijking	0	0

Tabel 3.12: Kwaliteit van de avondspitsintensiteiten fiets

De OV-kalibratie is uitgevoerd in twee stappen. Eerst is er op etmaal gekalibreerd op de treinreizigers tussen stations binnen de regio, inclusief Utrecht Centraal. Nadat het treinverkeer op niveau is gebracht, is er gekalibreerd op alle aangeleverde tellingen. Dit zijn zowel trein- als bustellingen, maar ook de in- en uitstappers per station in de regio Arnhem-Nijmegen.

In de tabellen 3.13 (etmaal), 3.14 (ochtendpits) en 3.15 (avondspits) zijn de resultaten van de T-toets gepresenteerd van alle tellocaties in de regio Arnhem-Nijmegen die zijn

meegenomen in de kalibratie van het OV. Op etmaalniveau valt 99% in de hoogste kwaliteitsklasse en slechts 1% in de minste. In de spitsen zijn de percentages voor de hoogste kwaliteitsklasse 98% in de ochtend- en 99% in de avondspits, terwijl geen enkele tellocatie in de minste kwaliteitsklasse valt. Hiermee sluit het MVAN goed aan bij de tellingen. Het verkeersmodel voldoet voor alle perioden aan de gestelde kwaliteitseisen.

etmaal	OV	%
aantal tellingen	362	
T < 4,5: geen relevante afwijking	359	99,2%
4,5 < T < 5,5: grensgebied	1	0,3%
T > 5,5: relevante afwijking	2	0,6%

Tabel 3.13: Kwaliteit van de etmaalintensiteiten OV

ochtendspits (07.00-09.00 uur)	OV	%
aantal tellingen	362	
T < 3,5: geen relevante afwijking	355	98,1%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	7	2,0%
T > 4,5: relevante afwijking	0	0%

Tabel 3.14: Kwaliteit van de ochtendspitsintensiteiten OV

avondspits (16.00-18.00 uur)	OV	%
aantal tellingen	362	
T < 3,5: geen relevante afwijking	358	98,9%
3,5 < T < 4,5: grensgebied	4	1,1%
T > 4,5: relevante afwijking	0	0%

Tabel 3.15: Kwaliteit van de avondspitsintensiteiten OV

Matrixkwaliteit

Naast het de kwaliteit van de ritgeneratie en toedeelresultaten is er ook gekeken naar de kwaliteit van de gekalibreerde matrices. De kwaliteit wordt getest aan de hand van symmetrie tussen de vertrekken en aankomsten per zone, we verwachten dat de elke vertrekkende rit aan het eind van de dag weer terugkeert, en symmetrie tussen de gemeentes binnen de regio Arnhem-Nijmegen.

In de tabel 3.16 zijn de resultaten van de T-toets gepresenteerd voor de symmetrie per zone. Per zone is met een T-toets gecheckt hoe symmetrisch de etmaalmatrices zijn, oftewel de verschillen tussen de vertrekken en de aankomsten. Voor zowel het studiegebied als in het gehele model is het aandeel van zones in de laagste kwaliteitsklasse zeer klein. De grenswaarden zijn 2% voor auto en 13% voor de overige modaliteiten. Voor het studiegebied valt hoogstens slechts 0,5% in de laagste kwaliteitsklasse voor alle modaliteiten. Over het gehele model gezien zijn deze percentages maximaal 0,6% voor alla modaliteiten. Hiermee voldoen de gekalibreerde matrices ruimschoots aan de gestelde kwaliteitseisen.

Symmetrie (etmaal)	studiegebied	totaal
auto, T > 4.5; relevante afwijking	0,5%	0,6%
vracht, T > 4.5; relevante afwijking	0,5%	0,4%
OV, T > 4.5; relevante afwijking	0,0%	0,2%
fiets, T > 4.5; relevante afwijking	0,4%	0,3%

Tabel 3.16: Kwaliteit symmetrie tussen de vertrekken en aankomsten per zone

In tabel 3.17 zijn de verhoudingen van de gemeenterelaties te zien. Van de gekalibreerde etmaalmatrices zijn de aantallen ritten tussen twee gemeentes bepaald en is hier vervolgens gekeken naar de verhouding. Volgens de kwaliteitseisen moet 80% van de gemeenterelaties een verhouding van 45/55 of minder hebben, en mag maximaal 5% een verhouding boven de 40/60 hebben.

Verhouding symmetrie gemeentes (etmaal)	45/55	40/60	rest
auto	73%	23%	4%
OV	52%	26%	22%
fiets	79%	15%	3%

Tabel 3.17: Kwaliteit symmetrie tussen de gemeentes

Deze eis wordt niet gehaald. Voor auto en fiets valt wel minder dan 5% in de laagste kwaliteitsklasse, echter wordt de 80% in de hoogste kwaliteitsklasse (net) niet gehaald. OV komt in beide gevallen niet bij deze grenswaardes.
Ondanks de afwijking is er gesteld dat deze resultaten acceptabel zijn. De wens om te voldoen aan de tellingen en de wens om een zo symmetrisch mogelijke matrix te hebben blijken elkaar te bijten. Door de uitgevoerde kalibratie zijn de matrices asymmetrisch geworden. Het is een bewuste keuze om af te wijken van de gestelde norm voor symmetrie ten gunste van een goede kalibratie.

3.7 Huidige situatie 2022

Het basisjaar van het verkeersmodel is 2019. Dit geldt voor zowel het netwerk als het aantal ritten, dat gebaseerd is op onder meer inwoners, arbeidsplaatsen en tellingen uit 2019. Omdat we voor 2022 nog niet over voldoende gegevens beschikten is er voor gekozen om het basisjaar niet op te hogen naar 2022. Wel hebben we een modelscenario gemaakt waarin we voor het autoverkeer netwerkwijzigingen zijn opgenomen om zo een netwerk voor 2022 te maken. Op dit netwerk van 2022 zijn de ritten van 2019 toegedeeld. Dit hebben we alleen voor het autoverkeer gedaan, voor OV en fiets zijn dus alleen de jaren 2019 en 2032 beschikbaar.

4. Prognosejaar 2032

In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten van de prognose 2032 uiteengezet. Onderdelen hierin zijn de uitgangspunten in de paragrafen 4.1 en 4.2 en de schatting en de resultaten in de paragrafen 4.3 en 4.4.

4.1 Netwerk prognosejaar

Het netwerk van het prognosejaar is gebaseerd op het netwerk van model 2019. De ontwikkelingen die de gemeenten hebben aangedragen zijn verwerkt. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

Het netwerk buiten de groene Metropoolregio is overgenomen van het NRM2021, model 2030Hoog.

4.2 Ontwikkelingen sociaal-economische data

Goudappel heeft de ontwikkelingen in wonen en werken voor alle gemeenten in de regio verzameld. We hebben deze ontwikkeling in woningen verwerkt en aan elke gemeente ter controle voorgelegd. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

Wonen

In tabel 4.2 zijn de aantallen huishoudens van de gemeenten gepresenteerd voor 2019 en voor de prognose 2032. In de laatste kolommen zijn de procentuele verschillen ten opzichte van 2019 gepresenteerd. De groei in huishoudens tussen 2019 en de prognose bedraagt 12%.

gemeente	huishoudens 2019	huishoudens 2032	ontwikkeling 2019-2032
Arnhem	78.732	87.713	11%
Rheden	20.762	21.991	6%
Rozendaal	668	740	11%
Renkum	14.484	14.989	3%
Westervoort	6.680	7.476	12%
Duiven	10.665	11.802	11%
Zevenaar	19.481	20.771	7%
Overbetuwe	19.344	20.994	9%
Montferland	15.353	16.069	5%
Doesburg	5.267	5.450	3%
Lingewaard	19.417	21.706	12%
Nijmegen	96.041	116.088	21%
Beuningen	11.017	12.619	15%
Wijchen	17.443	19.173	10%

gemeente	huishoudens 2019	huishoudens 2032	ontwikkeling 2019-2032
Heumen	7.052	7.364	4%
Druten	8.211	9.749	19%
Berg en Dal	15.583	16.259	4%
Mook en Middelaar	3.492	3.933	13%
Totaal	369.694	414.887	12%

Tabel 4.2: Huishoudens 2019 en 2032 en de relatieve groei

Inwoners

Op basis van de woningtypen zijn de extra inwoners berekend ten opzichte van 2019. Dit leidt tot nieuwe aantallen inwoners voor de prognoses. In het NRM2021 daalt de woningbezetting, oftewel het aantal inwoners per woning. Daarom is in het MVAN het aantal inwoners gecorrigeerd voor de woningverdunning, met factoren die zijn gebaseerd op het NRM.

Dit leidt tot de aantallen inwoners zoals weergegeven in tabel 4.3.

gemeente	inwoners 2019	inwoners 2032	ontwikkeling 2019-2032	factor huishoudverdunning
Arnhem	156.807	168.936	8%	0,96
Rheden	43.496	45.027	4%	0,96
Rozendaal	1.585	1.554	-2%	0,87
Renkum	31.459	30.949	-2%	0,95
Westervoort	15.015	15.492	3%	0,90
Duiven	25.433	25.805	1%	0,91
Zevenaar	43.388	43.009	-1%	0,91
Overbetuwe	47.445	49.171	4%	0,94
Montferland	35.618	35.431	-1%	0,94
Doesburg	11.328	10.676	-6%	0,91
Lingewaard	46.353	48.826	5%	0,94
Nijmegen	175.756	205.187	17%	0,96
Beuningen	25.745	28.357	10%	0,95
Wijchen	40.838	40.969	0%	0,90
Heumen	16.458	16.653	1%	0,96
Druten	19.806	22.230	12%	0,93
Berg en Dal	34.676	34.484	-1%	0,95
Mook en Middelaar	7.754	8.100	4%	0,90
Totaal	778.960	830.856	7%	

Tabel 4.3: Inwoners 2019 en 2032 en de relatieve groei

Arbeidsplaatsen

De ontwikkeling in arbeidsplaatsen is aangedragen zoals bekend bij de gemeente. In tabel 4.4 zijn de ontwikkelingen in arbeidsplaatsen weergegeven.

gemeente	arbeidsplaatsen 2019	arbeidsplaatsen 2032	ontwikkeling 2019-2032
Arnhem	86.966	93.036	7%
Rheden	14.156	14.001	-1%
Rozendaal	366	376	3%
Renkum	9.985	10.015	0%
Westervoort	2.641	2.946	12%
Duiven	14.330	16.603	16%
Zevenaar	15.161	18.659	23%
Overbetuwe	19.208	22.569	17%
Montferland	12.741	13.783	8%
Doesburg	3.369	3.394	1%
Lingewaard	13.450	14.487	8%
Nijmegen	86.691	95.637	10%
Beuningen	7.309	7.309	0%
Wijchen	15.001	16.198	8%
Heumen	4.517	4.571	1%
Druten	6.573	7.728	18%
Berg en Dal	12.058	12.068	0%
Mook en Middelaar	1.687	1.687	0%
Totaal	326.209	355.068	9%

Tabel 4.4: Arbeidsplaatsen 2019 en 2032 en de relatieve groei

4.3 Opstellen matrices prognose 2032

De beleidsinstellingen zijn cruciaal voor de berekening van de ritten. Ze geven onder andere aan hoe de kosten per vervoerwijze zich ontwikkelen richting de prognoses. De instellingen voor model 2032 zijn gemodelleerd conform het scenario 2030Hoog uit het NRM2021. In tabel 4.5 is een overzicht van de indices voor de verschillende beleidsinstellingen weergegeven.

beleidsinstellingen conform NRM2021	2019	2030H
brandstofkosten/km auto	100	85,2
vaste autokosten	100	100,2
BTM-tarief	100	102,6
treintarief	100	102,6
e-bike	100	108,7

Tabel 4.5: Overzicht indices beleidsinstellingen voor de prognosescenario's

Uit de beleidsinstellingen komt naar voren dat de brandstofkosten per kilometer in de prognosescenario's dalen ten opzichte van het basisjaar. Dit lijkt vreemd gezien de stijgende

brandstofprijzen, maar over langere tijd is de brandstofefficiency -mede door elektrisch rijden- groter dan de stijging van de prijzen. De vaste autokosten stijgen daarentegen wel naar de toekomst toe. Voor het OV-gebruik stijgen de kosten naar de toekomst toe licht.

De ritten in de prognosescenario's zijn op dezelfde wijze geschat als de ritten in het model 2019. Het verkeer dat geen relatie heeft met het studiegebied, het doorgaande verkeer, wordt overgenomen uit het NRM2021.

Mobiliteitsgroei vracht

De ontwikkeling van het vrachtverkeer door nieuwe werkgelegenheid volgt uit de matrix-schatting. We gaan ervan uit dat het vrachtverkeer geen autonome groei kent; er wordt geen mobiliteitsgroei toegevoegd.

De prognose voor 2032 is net als het model 2019 'gekalibreerd'. De verbeteringen die we in het netwerk 2019 hebben gedaan, hebben we ook doorgevoerd in het prognosemodel. De effecten op het rittenpatroon vanwege de matrixkalibratie hebben we eveneens in de prognoses doorgevoerd.

4.4 Modal split 2032

Het scenario 2032 voldoet goed aan de kwaliteitseisen. De ritlengtes en ritlengtefrequenties sluiten goed aan bij het basisjaar 2019. In tabel 4.6 zijn de aandelen auto, OV en fiets gepresenteerd voor de modellen 2019 en 2032. In 2032 neemt het autogebruik toe vanwege de aanzienlijk lagere autokosten, ook het aandeel e-bike neemt licht toe ten opzichte van 2019.

scenario	auto	OV	fiets
MVAN2019	56,4%	5,2%	38,4%
MVAN2032	58,0%	4,8%	37,2%

Tabel 4.6: De modal split van 2019 en 2032

5. Wijzigingen per gemeente

5.1 Gemeente Arnhem

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.1.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
AKZO	240	629	1755	woningen studie verkeersonderzoek Enka Arnhem 2018	2021
Arnhem Centraal	0	1348	1830, 1822, 1714	Aangepast ikv herziening centrum 2016, 2017 aangepast obv gereedgekomen ontwikkeling	2017
Utrechtsestraat/La ligne	0	0	1822		2017
Rosande/Elektrum	0	-72	1485		2020
De Hes	440	-40	1480, 1481, 1486	Volgens studie Arnhem West 005841	2020
Arnhems Buiten	0	573	1482, 1483	Volgens studie Arnhem West 005841	2020
Koepelgevangenis	65	0	1572	Volgens studie Arnhem West 005841	2020
Klingelbeek	38	0	1702	Volgens studie Arnhem West 005841	2020
Het Dorp	-71	0	1709		2022
Supermarkt Hoogvliet	0	0	1484		2020
BASF	0	180	1490		
Centrum Zuid	0	741	1669, 1667, 1635, 1638		2010
groningensingel 81	82	0	1653	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
groningensingel 1245	0	0	1656	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Nijmeegseweg oostzijde	230	0	1671, 1682, 1683, 1683, 1684, 1684	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Olympuskwartier	199	0	1669	Volgens studie Kronenburg 12324	2011
Nelson Mandela toren	95	0	1876	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Sluiseiland	100	0	1453, 1453	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Wassenaarweg	274	-488	1430	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Kronenburg	1550	-300	1635, 1636, 1637, 1640, 1421	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Pleynkwartier	120	88	1655	Volgens studie Kronenburg 12324	2023
Coberco	311	40	1802, 1853		2022
Fluvium Noord	186	0	1800		2022
Gaardenhage West	58	0	1646		2022
Groot Rijnwijk (Rijnkwartier)	354	54	1801		2022
IJsseloord 2	0	319	1583, 1584, 1832	inschatting nog 10% groei	2022
ING locatie	300	10	1834		2020
Kluizeweg	-2	0	1550		2022
Koningspley Noord	0	800	1491, 1488		
Malburgen Dijkzone Visserlaan	80	0	1676	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017
Malburgen Dijkzone Gelderse Rooslaan	80	0	1876	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Malburgen Dijkzone Mandelabrug	80	0	1876	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017
Malburgen Vlierstraat	42	0	1671	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017
Malburgen Eimerseiland	80	0	1454		2022
Malburgen Eimersweide	80	0	1668	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017
Malburgen Van Berkumstraat	0	0	1670	aangepast adhv groei SEGS	2019
Stadsblokken/Meinerswijk	430	0	1878		2022
Malburgen Wheme	120	0	1454, 1663	aangepast n.a.v. krantenartikel 9-11-2016	2017
Merwedeterrein	0	320	1893	uit oude studie naar Presikhaaf	
Multihal Papendal	0	30	1844		2010
Oostlocaties Tilburgweg/Oegstgeeststraat	0	300	1885		2010
Presikhaaf 1	26	0	1515, 1778	conform studie 2013 Presikhaaf 2	2014
Presikhaaf 2	239	10	1494, 1495, 1496, 1497, 1498, 1499, 1500, 1779	conform studie 2013 Presikhaaf 2	2014
Presikhaaf Betanienstraat	79	0	1786	conform studie 2013 Presikhaaf 2	2014
Presikhaaf Centrum	0	161	1514, 1589, 1781	Aangepast nav in 2015 geleverde wijktotalen, arbeidsplaatsen volgens oude studie	2018
Presikhaaf Noord-oost	0	90	1776	uit oude studie 2013 naar Presikhaaf	2014
Presikhaaf RIJC Middagtensingel	55	0	1788	conform studie 2013 Presikhaaf 2	2014
Presikhaaf RIJC Singravenlaan	49	0	1788	conform studie 2013 Presikhaaf 2	2014
Vrijkomen kantoren Provincie	0	210	1690		2019
RIN Locatie/Menthenberg	26	0	1861		2022
Saksen Weimar	25	58	1774, 1858, 1859	nog 25 woningen 6822NP, gereed 2019	2019
Schuytgraaf	1999	108	1892, 1846, 1847, 1874, 1887, 1886, 1872, 1871	Bijgesteld in 2022	2019
Schuytgraaf Stationsgebied oost	0	400	1885		2022
Schuytgraaf Lorentz college	0	118	1885	gereed 2022	2022
Schuytgraaf Internationale school	0	0	1854	gereed 2022	2018
Tuin van Elden	101	24	1455		2022
Uitbreiding Scholengemeenschap	0	0	1657	25 extra bezoekers	
Eros-Centrum	0	0	1796		
Westervoortsedijk/Snelliusweg	0	360	1797		2010
Uitbreiding carpool Waterberg	0	0	1868	72 extra Pplaatsen	
Leidenweg	71	0	1431		2022
Fratershuis / Landgoed Klingelbeek	48	0	1485		2022
Westgebouw High Park	45	0	1523		2022
Groningensingel 51	200	0	1653		2022
Malburgen De Hobbit	12	0	1661		2022
Whemedreef	60	0	1661		2022
PO Rodenburgstraat	1	0	1689		2022
Trans	13	0	1689		2022
Utrechtseweg 99	15	0	1706		2022

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Sperwerstraat 2-4	19	0	1773		2022
Kinderkamp - Middachtensingel	38	0	1788		2022
Coehoorn Noordoost - plot 1	24	0	1824		2022
Coehoorn Noordoost - plot 2	32	0	1824		2022
Coehoorn Noordoost - plot 2	32	0	1824		2022
Coehoorn Noordoost - plot 3	56	0	1824		2022
Weerdjesstraat 70	41	0	1829		2022
Nieuwstraat Kadehuis	43	0	1829		2022
Podium 26	26	0	1830		2022
Buitenplaats Koningsweg	21	0	1841		2022
Roermondsplein 20	32	0	1859		2022

Tabel 5.1.1: Gemeente Arnhem, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.1.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
ontsluiting Tuin van Elden	Ja	ja
nieuwe ontsluitingsstructuur Presikhaaf II	Ja	ja
2x2 is van xpnt JdWitlaan naar LvP omgevormd naar 2x1 auto en 2x1 bus	ja	ja
Kruispunt Bronbeeklaan - Velperweg wordt rotonde	nee	ja
30 km/u op Rijkerswoerdseweg bij kruising met Rijnwaalpad	ja	ja
Hugo de Grootstraat wordt fietsstraat	Nvt	ja
Lijn 331 wordt 6x/uur	Nvt	ja
Busroute wordt verlegd van oude Zevenaarseweg naar Westervoortsedijk. Frequentie 4x/uur per richting	Nvt	ja
Frequentie bus oude Zevenaarseweg 2x uur per richting	Nvt	ja
Lijn 88 (Rijnstate - Velp Ziekenhuis) toegevoegd	Nvt	ja
Lijn 8 geknipt tot Dennenweg	Nvt	ja
Lijn 13 (Arnhem Klarendal) opgeheven	Nvt	ja

Tabel 5.1.2: Gemeente Arnhem, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.2 Gemeente Rheden

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.2.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Velp - Record	28	-15	1935	is op 3 woningen na grealiseerd	2023
Dieren - Bloemershof	32	-5	1991		2022
Dieren - Hof te Dieren	10	0	2012		2022
Dieren - Imboslaan	35	0	2019		2022
Dieren - Adm. Helfrichlaan	60	0	1994		2023
Laag Soeren - De Harmonie	18	0	2025		2022
Laag Soeren - Eerbeekseweg	24	0	1195		2023
De Steeg - Oud Middachten	8	0	1976		2022
Rheden - Rhederhof	69	0	1968		2022
Rheden - de Cirkel Dorpsstraat	24	-6	1961		2023
Velp - Zuid Parallelweg 38 oude autogarage	7	0	1928	gerealiseerd	2023
Velp - Waterstraat	61	-4	1931	geen 40 arbeidsplaatsen in zone	2023
Velp - Ziekenhuisterrein	786	-178	2053, 2054, 1938	overgenomen uit studie Ijsseldistrict Velp 012688	2023
Ellecom - verdichting Eikenstraat	4	0	1982		2023
Velp - Ringallee 35	9	0	1908		2023
Velp - Parkstraat 3 appartementen	9	0	1902		2023
Velp - Arnhemsestraatweg/Berg en Heideweg	52	0	1921	zacht plan	2023
Velp-Zuid Herstructurering deelplan 5	3	0	1935		2023
Velp - Hogeweg	6	0	1912		2023
Rheden - Arnhemseweg 26	8	-2	1953		2023
Dieren - Kanaalweg Rotra-terrein	0	20	2045	let op: wordt expeditiecetrum voor Gazelle met transportbewegingen	2023
Spankeren - Van Renselaerweg	0	35	2035	let op: gerealiseerd, is nieuw bedrijventerrein met expeditie voor papierindustrie	2023

Tabel 5.2.1: Gemeente Rheden, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.2.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Afsluiting spoorwegovergang Schaarweg voor gemotoriseerd verkeer	ja	ja
Afsluiting spoorwegovergang Pinkelseweg voor gemotoriseerd verkeer	ja	ja
Afsluiting spoorwegovergang Biljoen voor gemotoriseerd verkeer	nee	ja

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
knip Doesburgsedijk	nee	ja
30 km zone De Steeg zuidoost	nee	ja
30 km zones Rheden	nee	ja
Komgrenswijzigingen Rheden Noord en De Steeg	nee	ja
van 50-zone naar 30-zone in Posbankgebied Veluwezoom	nee	ja
uitbreiding kom Laag-Soeren 30-zone	nee	ja
N348 bij Spankeren wordt bebouwde kom 50 km/u	nee	ja
Overwegen Schaarweg en Pinkelseweg zijn fietspad geworden	nvt	ja
Lijn 331 wordt 6x/uur	Nvt	ja
Lijn 88 (Rijnstate - Velp Ziekenhuis) toegevoegd	Nvt	ja
Lijn 8 geknipt tot Dennenweg	nvt	ja

Tabel 5.2.2: Gemeente Rheden, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.3 Gemeente Rozendaal

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.3.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeidsplaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Steenhoek	8	0	1924		2022
De Del	64	10	1923		2015

Tabel 5.3.1: Gemeente Rozendaal, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

De gemeente Rozendaal heeft geen infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 ingebracht.

5.4 Gemeente Renkum

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.4.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Doorwerth	20	0	2146		
Oosterbeek-Noord	92	0	2113, 2127		
Renkum-Oost/Heelsum	43	0	2186		
Renkum-West	42	30	2166, 2167, 2168		
Voorzieningencentrum Dennenkam	0	0	2110	1.500 extra ritten per etmaal conform opgave gemeente	
Oosterbeek - Raanhuisstraat	80	0	2109		
Oosterbeek - Sonnenberg	125	0	2130		
Renkum - 3B4	67	0	2203		
Renkum - Bergerhof	-64	0	2177		
Wolfheze - Wolfsheide	50	0	2157		
Wolfheze - Willemsen - Naaldhout	50	0	2160		

Tabel 5.4.1: Gemeente Renkum, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.4.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
knips in Hartenseweg en Kortenburg in het kader van plan Hert aan de Rijn;	nee	ja
knip Generaal Urquhartlaan in Oosterbeek.	nee	ja
Busroute bij Renkum verlegd over Rijksweg	nvt	ja

Tabel 5.4.2: Gemeente Renkum, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.5 Gemeente Westervoort

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.5.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Hof van Hamerden	8	0	2343	Opgeleverd in 2021	2023
De Schans (het Geerken)	6	0	2340	Opgeleverd in 2021	2023
Beekenoord (Liemersallee)	12	0	2341	Opgeleverd	2023
Beekenoord (maatschappelijk kavel)	21	0	2342		2023
Fliere fluiter	12	0	2314		2023
Fort Geldersoorth	20	0	2340		2023
Kerkstraat 28a	6	0	2309	Opgeleverd	2023
De Clossei	24	0	2338		2023
IJsseldijk - Brouwerslaan	2	0	2300	Opgeleverd	2023
Klapstraat 185	24	0	2326		2023
Klapstraat 117/117a	4	0	2311		2023
Klapstraat 209-211	12	0	2331		2023
Klapstraat 233	2	0	2331	Opgeleverd	2023
Nieuwhof (Rivierweg 1)	49	0	2334		2023
Centrum Westervoort	60	0	2309		2023
De Pals	24	0	2324		2023
Dorpstraat Hamersestraat	35	0	2301		2023
Westervoort - Noord	475	0	2343, 2300, 2301		2023
Bedr Terr Van Essen	0	305	2348	6,7 ha, reeds 30 arbeidsplaatsen gerealiseerd	2023

Tabel 5.5.1: Gemeente Westervoort, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.5.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
knip Noordelijke Parallelweg ter hoogte van de aansluiting op de Sint Dominicuslaan;	ja	ja
Wegvak Dorpstraat tussen de Hamersestraat en de Brugweg 30km/h	nee	ja
Ontsluiting Westvoort Noord	nee	ja
Heilweg wordt 30 km met klinkers	nee	ja
Fietssuggestiestroken aangebracht 1,70m breed	nvt	ja
Snelfietsroute Maststraat - Liemersalleen met brug over Rivierweg	nvt	ja
Nieuwe hoofdroute langs Driegaardensestraat	nvt	ja
Snelfietsroute SFR12	nvt	ja

Tabel 5.5.2: Gemeente Westervoort, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.6 Gemeente Duiven

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.6.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Welleveld	15	0	2412		2023
Loo Westreenen	17	0	2463	Opgeleverd	2023
Thuvinepark	17	0	2404	Opgeleverd	2023
Winkelhart (Duiven-Centrum)	35	0	2400		2023
Woonpark (Duiven-Centrum)	20	80	2401		2023
Eltensestraat 17	24	0	2476		2023
Rijksweg 62	12	0	2403		2023
Regina Pacis (Rijksweg 56a)	13	0	2403		2023
Weidekervel	12	0	2447	Opgeleverd	2023
Walcherenstraat 5 (De Timp)	16	0	2451		2023
Groessen Onder de Toren (Centrum)	28	0	2458		2023
Groessen Kerkakkers 29	6	0	2480		2023
Loo CPO (voormalige Kleuterschool)	4	0	2463	Opgeleverd	2023
Helhoek	7	0	2488		2023
Loo Sint Antoniusstraat 8-10	5	0	2463		2023
Plakse Weide (Uitbreidingslocatie)	300	0	2489, 2490, 2491		2023
Ploen-Noord (Uitbreidingslocatie)	300	0	2465		2023
Droopad 1 (Remigius locatie)	50	0	2401		2023
Goudenregenstraat 1 (Wereldwijzer locatie)	20	0	2409		2023
Schoolstraat 14 (Groene Ring Noord locatie)	15	0	2415		2023
Lombokstraat/ Kruisboog (was "Lombok Rijksweg")	16	0	2415		2023
Kassenlocatie Kerkakkers/Tempelstraat	30	0	2480		2023
Kassenlocaties Loostraat 61 en 65	40	0	2463		2023
Scheefkelk 2	12	0	2447		2023
Rijksweg 110	20	0	2469		2023
Rijksweg 41	8	0	2402		2023
Parallelweg 29	10	0	2447		2023
Huisvesting arbeidsmigranten Visserlaan 1	85	0	2477		2023
Centerpoort-Noord	0	513	2494		2023
De Nieuweling	0	30	2467		2023
Graafstate	0	100	2428		2023
Graafstate II	0	250	2492	3 ha klassiek gemengd en 1 ha overig gemengd	2023
Nieuwgraaf de Corridor	0	200	2433		2023
Nieuwgraaf Hornbach	0	100	2485	Gerealiseerd 2022	2023
Innofase	0	100	2435	20 ha afvalverwerkend	2023
Seingraaf	0	900	2434	300 arbeidsplaatsen inmiddels gerealiseerd 2023	2023

Tabel 5.6.1: Gemeente Duiven, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.6.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Kastanjelaan beperkt open (geen doorgaand verkeer, wel bestemmingsverkeer, ingebracht door lage modelsnelheid wegvak)	nee	ja
30 km/h-zone Burgemeester Van Dorth tot Medlerstraat en Eltensestraat	nee	ja
Dorpstraat tussen Molenstraat en De Steenheuvel wordt 60 km/u	nee	ja
Loostraat tussen Husselarij en bocht bij nr. 1 wordt 60 km/u	nee	ja
Knip in Helhoek	nee	ja
Rotonde Seingraaf	Ja	ja
kruispunt Rijksweg Westsingel extra opstelstrook vanaf Westervoort en rijstrookconfiguratie aan op de oosttak aangepast	nee	ja
3 rijstroken Nieuwgraaf de Corridor richting Rivierweg	nee	ja
Ontsluiting Ploen Noord op Westsingel met VRI	nee	ja
Fietssnelweg langs doorgetrokken A15	Nvt	ja
Snelfietsroute SFR12	Nvt	ja
Vrijliggend fietspad bij Seingraaf	nvt	ja
Fietspad Rijksweg tussen Vergertlaan en Plaksestraat opgewaardeerd naar twee richtingen fietspad aan noordzijde. Fietspad zuidzijde vervalt	nvt	ja
Vrijliggend twee richtingen fietspad langs Broekstraat. Kruispunt met de Roodwilligenstraat en N810 wordt ongelijkvloers voor de fiets	nvt	ja
Kruispunt Broekstraat en N810 ongelijkvloers	nvt	ja
Fiets in de voorrang Pinksterbloem	nvt	ja
Vrijliggend tweerichtingen fietspad Roodwilligenstraat	nvt	ja
solitair bromfietspad Tullenersweg (geen landbouwaansluiting meer)	nvt	ja

Tabel 5.6.2: Gemeente Duiven, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.7 Gemeente Zevenaar

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.7.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Babberich Middag Oost	46	0	2600		2020
Juvenaat	27	0	2539		2020
Maria Koninginkerk	30	0	2513, 2535		2020
Reisenakker	0	0	2622, 2623	realisatie onbekend	2011
Zevenaar Oost, Tol	83	15	2615	totaal wordt 439 woningen	2020
Zevenaar Oost, Bem	17	15	2616	totaal wordt 258 woningen	2020
Zevenaar Oost, De Stede	259	10	2617		2020
Zevenaar Oost, Holtkamp	121	0	2620		2020
Zevenaar Oost, Hof	200	0	2616		2020
Zevenaar-Centraal	60	200	2500, 2502, 2505, 2506, 2514, 2602, 2603, 2604	bijlage vier rapporten Parkeren Centrum 2000	2016
Subenhara	65	0	2557	incl muziekschool	
Outletcentrum	0	0	2618	Volgens studie 'Toekomstige ontsluiting 7poort', 2020	2021
7Poort	0	2768	2609, 2610, 2611, 2612, 2613	Volgens studie 'Toekomstige ontsluiting 7poort', 2020	2021
Bedr.terr. Mercurion	0	150	2595, 2596		
Bedr.terr. Tatelaar	0	50	2567	uitbreiding bestaande bedrijven	
BAT locatie (kantoor)	0	140	2540	gemeentehuis	2016
BAT locatie (woningen)	0	0	2624	plan onzeker	2022
BAT locatie	0	0	2625		2022
Bedr. Terr. Koppeling	0	100	3035	totaal 190 abp, 90 gereed 2019	
bedr terr Giesbeek	0	20	3019	uitbreiding bestaande bedrijven	
Giesbeek Meentsestraat	17	0	3013		2020
Giesbeek Riesweerd II	4	0	3018		2020
Angerlo Kolkwijk/Koppel	21	0	3031		2020
Tichel	8	0	2583		2015
Kerkstraat Zevenaar	13	0	2507		2020
Raadhuisplein	20	0	2602		2015
Vierkenshof	43	0	3469		2020
vml Rabobank Komstraat/Transeedijk	6	0	3484	exacte locatie onbekend	2020
Promenadeplan	4	0	3472		2020
Waaijakkers	22	0	3462		2020
Kosterijpad	5	0	3464		2020
Antoniusstraat	0	0	3463	sloop/nieuwbouw, netto 0	2020
Uuleveld	62	0	3458		2020
Fico terrein	35	0	3499	exacte locatie onbekend	2020
Boterdijk Alexander	15	0	3477		2020
Hoofdstraat	15	0	3478		2020
Schoolstraat	10	0	3462		2020
Floor Popveld	12	0	3471		2020
Natuur- en Speelpark	0	0	3492	276 autobezoekers per dag	

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Sporthal Pannerden	0	0	3458	50 autobezoekers per dag	
Bedr Terr Bij Tengnagelwaard	0	30	3490		

Tabel 5.7.1: Gemeente Zevenaar, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.7.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
in Elten wordt een vrachtwagenverbod (> 3,5T) ingesteld op de Schmidtstrasse	nee	ja
harde knip in Babberichseweg bij spoorwegovergang	ja	ja
doorgetrokken A15 met aansluitingen tussen Zevenaar en Duiven en bij Hengelder	nee	ja
aansluiting Griethse poort wordt opgeheven	nee	ja
Aansluiting A15 - N810: 2 linksaffers vanuit knooppunt Liemers, ongelijkvloerse kruising Helhoek/Helstraat met alleen rechtsafslaand verkeer	nee	ja
kruispunt Tatelaarweg / Oude Steeg / Doesburgseweg vormgeven als rotonde (Oude Steeg verleggen naar verlengde Tatelaarweg)	nee	ja
Edisonstraat doortrekken naar de Doesburgseweg en in een rotonde opnemen op het kruispunt Hunneveldweg/Doesburgseweg	nee	ja
De Hunneveldweg wordt tussen Mercurion en Doesburgseweg tweerichtingenverkeer	nee	ja
Knip westzijde Mercurion bij Reisenakker	nee	ja
Edisonstraat vanaf Hengelder alleen vanuit oosten naar noorden inrijdbaar, overige richtingen onmogelijk. Verkeer parallelbaan naar westen wel mogelijk	nee	ja
spoorviaduct 7Poort wordt verbreed naar 2x2 rijstroken	nee	ja
Ontsluitingstructuur outletcenter	nee	ja
Kruispunt 7-poort Mega wordt VRI	nee	ja
Marconistraat bij Hengelder twee richtingverkeer en kruising wordt VRI gerealiseerd	ja	ja
Kruising Hengelder-Ringbaan Oost wordt VRI gerealiseerd	ja	ja
Pannerdense dijk 60	nee	ja
Molenhoek en stukje Polderdijk 30	nee	ja
Eltenseweg 60	nee	ja
Boterdijk en Tragelweg 30	nee	ja
Fietssnelweg langs doorgetrokken A15	Nvt	ja
Snelfietsroute SFR12	nvt	ja

Tabel 5.7.2: Gemeente Zevenaar, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.8 Gemeente Overbetuwe

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.8.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Driel - Baltussenweg	41	0	3504		2022
Driel Zuid oost	120	12	3550		2023
Verplaatsen basischool de Meeuwenberg	0	0	3550, 3506		2023
Ziekenhuis Rijnstate Elst	53	672	3385, 3385, 3372, 3374, 3374, 3371, 3350		2022
Lyceum Elst	0	0	3372	Gerealiseerd 2022	2023
Elst - Land van Tap	35	20	3313		2023
Elst - Lingezicht	350	0	3351		2023
Elst - Rijksweg Zuid	14	0	3312		2022
Elst - Zuid De Pas	432	0	3387, 3388, 3390, 3391, 3392, 3393, 3389		2022
Elst - Rijzenburg	35	0	3382		2023
Herveld - Tuyn van Limes	59	0	2783		2022
Herveld - Grintpad	17	0	2780		2022
Andelst - Tuindersbuurt	70	0	2552		2023
Heteren - Centrum	61	13	3521		2022
Heteren - Julianastraat	59	0	3526		2022
Heteren - NIOO terrein	26	0	3551		2023
Oosterhout - De Hoge Wei II	44	0	2758		2022
Slijk Ewijk - De Danenberg	42	0	2756		2022
Valburg - Molenzicht II	71	0	2774		2022
Zetten - Veldzicht	50	0	2784		2023
Zetten - Steenbeekstraat	22	0	2702		2022
Zetten - Blokland	23	0	2700		2022
Zetten - Zuid	80	0	2718		2022
Randwijk - Kerkstraat	13	0	3532		2023
Randwijk - Bernhardstraat	16	0	3546		2023
Regionaal Bedrijventerrein Overbetuwe	0	2250	3375	ritten conform studie verkeersafwikkeling park15	2022
Spoorallee	0	103	3398		2022
Luxanterrein	0	121	3399		2022
Aamse Poort Noord, huidige intratuin locatie	0	109	3349		2022
De Aam 5 (Merm oost)	0	56	3359		2022
De Aam4	0	33	3394		2022
Railterminal Gelderland	0	0	3379	340 vrachtwagenbewegingen per werkdag.	2022

Tabel 5.8.1: Gemeente Overbetuwe, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.8.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Ontsluiting woongebied de Pas	nee	ja
Spoorviaduct 1e Weteringsewal	ja	ja
Tunnel Rijksweg-Noord	ja	ja
Knoppersweg (N836) 60 km t.h.v. Randwijk	nee	ja
kruispunt Knoppersweg (N836) – Nijburgsestraat (N837) t.h.v. Randwijk aangepast. Hoofdrijrichting wordt Knoppersweg-Nijburgsestraat	nee	ja
Ontsluiting Railterminal	nee	ja
Spoorlaan in Elst is verplaatst	ja	ja
Halte Elst regenboog toegevoegd	Nvt	ja
Lijn 3, Nijmegen-Oosterhout toegevoegd	Nvt	ja
Lijn 331 wordt 6x/uur	Nvt	ja
Verbinding Rijksweg Noord-Regenboog via Stapelwolk toegevoed	Nvt	ja
Ongelijkvloerse spoorkruising 1e Weteringsewal	Nvt	ja
Verbinding Tamianussingel-Stationsstraat	Nvt	ja
Nieuwe aansluiting Rijksweg Zuid bij nummer 22	Nvt	ja
nieuw fietspad tussen Regenboog en Auditorium	Nvt	ja
Fietsverbinding Sneeuwjacht-Rijksweg Noord Vervalt	Nvt	ja

Tabel 5.8.2: Gemeente Overbetuwe, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.9 Gemeente Montferland

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.9.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Didam - Kerkwijk	233	0	2861	167 gereed 2016	2017
Didam - Zandweg	5	0	2837		2012
Didam - Loilseveld	4	0	2840	21 gereed 2013	2014
Didam - Klimop/Polstraat	35	0	2810		2012
Didam - Lockhorstpark	22	0	2815		2012
Didam - Meulenvelden 4/chinees	35	0	2804		2012
Didam - Stationslocatie/De Fluun	40	0	2842		2012
Loerbeek - Kom/Hendriksen	21	0	2684		2012
Loil	24	0	2857		2012
Nieuw-Dijk	25	0	2846		2012
Azewijn - Hartjenshof	21	0	2293		2012
Zeddam Carpe Diem	9	0	2643		2018
Zeddam Ettemastraat	0	0	2645		2018
Zeddam Roncallischool	6	0	2696		2012
Zeddam Van Ditshuizen	13	0	2696	10 gereed 2011	2012
's-Heerenberg Klinkerstraat/Poortstraat	46	0	2272		2012
's-Heerenberg De Poort	17	0	2273	17 gereed 2011	2012
's-Heerenberg Zeddamseweg	15	0	2264		2012
's-Heerenberg Katja	25	0	2243		2012
's-Heerenberg Stadswal	39	0	2271		2012
s-Heerenberg Emmerikseweg	14	0	2273		2012
s-Heerenberg Trambaan	26	0	2233		2018
Beek Steegseweg	25	0	2677	45 gereed 2011	2012
Beek Uitzicht	16	0	2669		2018
Action 's Heerenberg	0	20	2269		2017
Bedrijventerrein Loerbeek	0	62	2685		2012
DocksNLD	0	960	2698	totaal 34 ha, 10 ha gerealiseerd	2018
Verplaatsen gemeentehuis van 's Heerenberg naar Didam	0	0	2273, 2843	binnen Didam gereed	

Tabel 5.9.1: Gemeente Montferland, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.9.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Rondweg 's-Heerenberg – Zeddam	ja	ja
Molenstraat en Molenpoortstraat tot de Bleek, verkeer in twee richtingen	nee	ja
Afwaardering Drieheuvelenweg van 80 naar 60 km/h	ja	ja

Tabel 5.9.2: Gemeente Montferland, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.10 Gemeente Doesburg

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.10.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Beinum West	40	0	2955		2020
Halve Maanweg	24	0	2914		2020
Sluyswachter/koppelweg	80	0	2926		2020
Uitbreiding AH/COOP	5	10	2901		2020
Loddero	4	0	2921		2020
Centrum De Ooi	20	0	2930		2020
Zandbergstraat/Meipoortstraat	10	0	2917		2020
GTW-loods Turfhaven	0	15	2911		2020
laad/loskade Verhuellweg	0	0	2948	40 extra vrachtritten	2014

Tabel 5.10.1: Gemeente Doesburg, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.10.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
30 km/u op Bingerdenseweg binnen bebouwde kom	nee	ja
30 km/u op route Breedestraat en Angerloseweg	nee	ja
30 km/u op Koppelweg tussen B. Ubbinkweg en Looiersweg	nee	ja

Tabel 5.10.2: Gemeente Doesburg, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.11 Gemeente Lingewaard

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.11.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Zahnstraat	4	0	3163	Opgeleverd in 2020	2023
Functieveranderingen Paddepoel e.o.	5	0	3161	Opgeleverd in 2021	2023
Bolder	6	0	3163	Opgeleverd in 2021	2023
Dorpstraat-Oostervelden	24	0	3102	Opgeleverd in 2020	2023
Plaksewei	61	0	3130	Opgeleverd in 2021	2023
Martinuskerk Gendt	36	0	3058	Opgeleverd in 2020	2023
Functieveranderingen Zandvoortsestraat	4	0	3071	Opgeleverd in 2021	2023
Vleumingen fase I	50	0	3081	Opgeleverd in 2021	2023
De Halden II	6	0	3180	Opgeleverd in 2020	2023
Weverstaete	10	0	3211	Opgeleverd in 2020	2023
Loovelden-Tuindorp-Oost	90	0	3282	Opgeleverd in 2020	2023
Rietbaan-zuid	2	0	3255	Opgeleverd in 2021	2023
Functieveranderingen Nieuwediep e.o.	4	0	3231	Opgeleverd in 2021	2023
Functieveranderingen Kraaienstraat e.o.	3	0	3155	Start bouw: 2023	2023
Functieveranderingen Leutsestraat/Grindgat e.o.	3	0	3156	Start bouw: 2022	2023
Loostraat 8	9	0	3124	In aanbouw	2023
Hof van Ambe II	8	0	3136	In aanbouw	2023
Kuiplaan	4	0	3124	In aanbouw	2023
Functieveranderingen Kerkstraat - Rijndijk	3	0	3165	Start bouw 2022	2023
Markt 20-24	16	0	3058	Start bouw: 2024	2023
Vleumingen fase I	38	0	3081	Opgeleverd in 2022	2023
Gendtse waarden	8	0	3074	Start bouw: 2022	2023
Rietbaan-zuid / Winterdijk	2	0	3255	In aanbouw	2023
Loovelden - Limes/Loostraat	8	0	3253	In aanbouw	2023
Korte Loostraat	15	0	3205	Opgeleverd in 2022	2023
Driegaarden fase 1a	13	0	3258	In aanbouw	2023
Driegaarden fase Ib	112	0	3284	Start bouw: 2023	2023
Gochsestraat (ipv Supermarkt)	15	0	3260	Start bouw: 2023	2023
Hoek Helmichstraat/Stadswal	22	0	3259	In aanbouw	2023
Ontwikkeling Aloysiuslocatie	30	0	3200	Start bouw: 2023	2023
Functieveranderingen 't Zand - Karstraat/Nieuwediep e.o.	5	0	3231	Start bouw: 2023	2023
Op den Winkel	9	0	3160	Start bouw: 2023	2023
De Poel	43	0	3181	Start bouw: 2023	2023
Lodderhoeksestraat-Maolderij	17	0	3163	Start bouw: 2024	2023
Herstructurering Klappenburg e.o.	8	0	3103	Start bouw: 2023	2023
Wapen van Bemmel	20	0	3101	Start bouw: 2023	2023
Functieveranderingen Nevelveld e.o.	3	0	3189	Start bouw: 2023	2023
Zandsestraat-De Pas	85	0	3199	Start bouw: 2025	2023
Plan Dorpsstraat 68	12	0	3132	Start bouw 2025	2023
Plan Vossenhol 16	6	0	3137	Start bouw 2023	2023

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Ancari	16	0	3091	Start bouw 2024	2023
Blauwe Hoek	55	0	3091	Start bouw 2023	2023
Functieveranderingen Zandvoortsestraat/Flierensestraat eo.	6	0	3071	Start bouw 2022	2023
Herstructurering Staatsliedenbuurt	29	0	3056	Start bouw: 2022	2023
Villa Ganita	40	0	3057	Start bouw: 2025	2023
Vleumingen fase II	120	0	3081	Start bouw: 2024	2023
Plan Im Weissen Rossel/achter de Kruigang	16	0	3077	Start bouw: 2026	2023
Plan Hegsestraat-Schoutstraat	11	0	3079	Start bouw: 2026	2023
Plan Schoolstraat-Dorpstraat	12	0	3078	Start bouw: 2025	2023
Mariaplein	10	0	3151	In aanbouw	2023
Hof van Klein Baal	55	0	3298	Start bouw: 2024	2023
Functieveranderingen Lage Zandsestraat	2	0	3149	In aanbouw	2023
Tiny Houses Klein Baal	6	0	3149	In aanbouw	2023
Flex-woningen Haalderen	50	0	3151	Start bouw: 2023	2023
Plan Bloemstraat - Slingerbos	60	0	3261	Start bouw: 2023	2023
Plan Malenborch	15	0	3201	Start bouw: 2023	2023
Groot Holthuysen - Parkdreef 5	6	0	3227	Start bouw: 2023	2023
Herontwikkeling locatie Helsen - Karstraat	10	0	3292	Start bouw: 2024	2023
Plan Bordbusters	125	0	3294	Start bouw: 2025	2023
Plan Driegaarden fase II	225	0	3285	Start bouw: 2025	2023
Plan Driegaarden fase III	225	0	3287	Start bouw: 2025	2023
Plan Bulters Zandsedwarsstraat	9	0	3226	Start bouw: 2023	2023
Functieveranderingen Kerkpad/Molenweg/Zandkamp	7	0	3288	Start bouw 2023	2023
Royal Berry (fase 1)	0	0	3251, 3251, 3246, 3246	2019-2020	
Royal Berry (fase 2)	0	0	3251	2019-2020	
Karmaplants	0	0	3246	2019-2020	
Perfect View	0	0	3268	2019-2020	
Tegelgroep Nederland	0	0	3268	2019-2020	
Koeltrans Angeren / Koeltransport Aalsmeer	0	0	3268	2019-2020	
Koeltransport Aalsmeer	0	0	3244	2019-2020	
Koeltrans Angeren	0	0	3155	2019-2020	
Huijnk Mobility	0	0	3242	2019-2020	
Grillo Natuursteen	0	0	3244	2019-2020	
Rent-All	0	0	3115	2019-2020	
Bemmel Business Center	0	0	3143	2019-2020	
Van Meegen Autobedrijf	0	0	3143	2019-2020	
Scheer Dakkappellen	0	0	3115	2019-2020	
Lolapop Holding	0	0	3115	2019-2020	
Neijenhuizen Bestratingen	0	0	3115	2019-2020	
Turnhal Huissen	0	0	3258	2019-2020	
sportpark Jonge Kracht (zat niet in model)	0	0	3261	2019-2020	
Harry Mathijssen	0	14	3115, 3104	gerealiseerd 2021	2022
Houtakker Business Centre	0	74	3115	gerealiseerd 2021	2022
Van Astgoed BV	0	74	3143	gerealiseerd 2021	2022
Linsen Verhuur / HL-Keukens	0	14	3115	gerealiseerd 2021	2022

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Fruitbedrijf de Woerdt - bouw grotere loods	0	2	3193	gerealiseerd 2021	2022
Anytime Fitness	0	0	3105	gerealiseerd 2021, 197 ritten	2022
Uitvaartcentrum Gendt	0	0	3059	gerealiseerd 2021, vervangt auto bedrijf, per saldo geen groei	2022
Crematorium Karstraat	0	0	3296	in aanbouw; 365 ritten	2023
Gezondheidscentrum Bemmel	0	0	3114		2023
Distributiecentrum Jumbo	0	120	3244		2023
PLUS Huissen	0	38	3258, 3260		2023
Verplaatsing sportpark Jonge Kracht	0	0	3261, 3239		2023
S. Gerichhausen	0	15	3283	middelhard	2022
Volker Wessels - Hoevers	0	160	3264	gerealiseerd in 2022; 4 ha transportbedrijf	2023
Koeltrans Angeren (uitbreiding logiesruimte)	0	56	3268	middelhard	2022
Plannen Veilingterrein - fase 1 - Fraser Property	0	120	3244	in aanbouw: 3 ha transportbedrijf	2023
Van Dalen BV - uitbreiding hal	0	94	3244	middelhard	2022
Relu Vastgoed	0	28	3264	middelhard	2022
OBC Bemmel	0	20	3178	middelhard	2022
Medisch centrum Huissen (uitbreiding)	0	20	3239	middelhard	2022
Royal Berry - uitbreiding fase 3	0	120	3245		2022
Royal Berry - uitbreiding fase 4	0	60	3247		2022
Royal Berry - huisvesting arbeidsmigranten	360	0	3251		2022
Biomassa-installatie	0	10	3247		2022

Tabel 5.11.1: Gemeente Lingewaard, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.11.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Verbreding tot 2x2 N839 ter hoogte van nieuwe aansluiting A15	nee	ja
Ontsluiting Karstraat-Houtakker II (Bemmel)	nee	ja
Dorpensingel 50 km/u	nee	ja
doorgetrokken A15 met aansluiting bij Bemmel	nee	ja
Nieuwe ontsluiting Hof van Klein Baal (ipv aansluiting Lage Zandsestraat)	nee	ja
Ombouw rotonde Van der Mondeweg-Van Nispenlaan tot VRI-kruispunt	nee	ja
de hoek Teselaar-Dorpsstraat is een 30 km/uur-zone geworden	ja	ja
Nieuw kruispunt VRI bij ontwikkeling Klein Baal	nee	ja
Het bestaande kruispunt van de Lage Zandsestraat op de Van der Mondeweg komt te vervallen.	nee	ja
De Gochsestraat wordt 30 kilometer per uur.	nee	ja
De Huismanstraat wordt 30 kilometer per uur.	nee	ja
De Bredestraat wordt 30 kilometer per uur.	nee	ja
Ombouw rotonde Van der Mondeweg-Van Nispenlaan tot VRI-kruispunt	nee	ja
Fietspad Hortensialaan (tussen Hortensialaan en Nieuwediep)	nee	ja

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Fietssnelweg langs doorgetrokken A15	nvt	ja

Tabel 5.11.2: Gemeente Lingewaard, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.12 Gemeente Nijmegen

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.12.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Koudehoek/Spoorstraat	975	0	3942, 3992, 3994		2022
Woenderskamp	885	0	3923, 3924, 3951, 3952, 3953		2022
De hoge Bongerd	210	0	3957		2022
Veur Lent	130	0	3938		2022
Landschapzone en Waaijenstein	200	0	3954		2022
Zuiderveld	1100	0	3948, 3981		2022 ongewijzigd
De Grote Boel	400	30	3903, 3914, 3982	eindbeeld 2,6*(850-330)=1352	2022 ongewijzigd
De Stelt	260	0	3958, 3960	N.a.v. Studie Vossenpels	2022 ongewijzigd
Vossenpels N.	680	0	3930, 3931, 3933, 3971		2022
Lent	80	0	3935, 3936		2022
Zandseplas	0	0	3975	Uit project Dorpensingel	
Hof van Holland	1924	800	3901, 3904, 3919, 3955, 3915, 3916		HvH
Dijkzone	418	0	3923, 3939, 3941, 3956		HvH
Waalfront	1530	190	3837, 3839, 3840, 3864, 3865, 3867		2022
Stationsomgeving west	875	255	3606, 3832		2022
Stationsomgeving oost	1000	255	3608, 3609, 3853, 3861		2022
Centrum	1100	600	3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3610, 3611, 3612		2022
Dukenburg Zwanenveld	1000	-159	3772. 3773, 3774, 3775, 3883, 3884		2022
Dukenburg Tolhuis/Meijhorst/Streekweg	400	0	3748, 3749, 3753, 3754, 3756, 3757		2022
Dukenbrug Zuid	300	0	3741		2022
Lindenholt	50	0	3797		2022
Neerbosch Oost	50	0	3801		2022
Goffert (incl station)	1750	0	3712, 3727, 3868		2022
Winkelsteeg	3000	0	3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720		2022
Wolfskuil	80	0	3826		2022
St Anna/Hazenkamp	300	0	3694, 3695, 3700		2022
Hees/Hezeveld	300	0	3810, 3811		2022
Hatert/Hatertse Hei/Grootstal	250	0	3684		2022
Groenewoud/Heijendaal/Galgenveld	450	0	3661, 3662, 3663, 3999		2022
Altrade/Hunnerberg	350	0	3638, 3642		2022
Engie terrein	0	900	3841		2022
Bedr terr de Grift	0	1300	3945, 3977, 3978, 3979, 3980		2022
Bijsterhuizen (Nijmegen)	0	250	3874		2022
Winkelsteeg	0	3350	3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720		2022

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Mercuriuspark	0	125	3842		2022
NYMA	0	400	3841		2022
Knoop ressen	0	650	3973, 3974		nmg207

Tabel 5.12.1: Gemeente Nijmegen, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.12.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Dorpensingel 50 km/u	nee	ja
Graafseweg versmald tussen Groenestraat en Rozenstraat 30	ja	ja
VRI aansluiting Graafseweg - Cavaljéweg	ja	ja
Komgrens-verplaatsing Griftdijk tot net ten zuiden VRI met aansluiting A15	nee	ja
Stationsstraat tussen Griftdijk en Bemmel) wordt binnen de kom	nee	ja
knip Griftdijk Stationsstraat vrachtverkeer permanent. Ter hoogte van VRI twee rijstroken op Griftdijk in beide richtingen	nee	ja
knip Griftdijk Landschapszone bewonersvriendelijk muv gebied tussen Kruidenstraat, Hendrik VI singel, spoor en graaf Allardsingel ook buiten spits	nee	ja
wegenstructuur de Woenderskamp (Italiëstraat opengesteld voor alle verkeer)	ja	ja
wegenstructuur de Grift	nee	ja
wegenstructuur Citadel	nee	ja
wegenstructuur Waalfront	nee	ja
Weurtseweg 30 km/u	nee	ja
Knip Weurtseweg onder Oversteek-viaduct	nee	ja
Laan van Oostindië	nee	ja
Veemarkt 30 km/u	nee	ja
knip Waalkade-west	ja	ja
St.Jorisstraat 30 km/u	nee	ja
Voerweg 30 km/u	nee	ja
Kelfkensbos/Hoogstraat 30 km/u	ja	ja
Steenbokstraat 30 km/u	ja	ja
Hengstdalseweg tussen Broerdijk en Beukstraat wordt 30 km/u	nee	ja
Hengstdalseweg tussen Beukstraat en Postweg 30 km/u	ja	ja
Bisschop Hamerstraat 30 km/u	nee	ja
Van Brughenstraat 30 km/u	nee	ja
Bijleveldsingel 30km	nee	ja
Van Schaeck Mattonsingel 30km	nee	ja
K.Beynenstraat 30km	nee	ja
infra-aanpassingen Winkelsteeg (Neerbosscheweg tussen Mandelaplein en Jonkerbosplein, incl. fietstunnels)	nee	ja
2e Oude Heselaan 30km	nee	ja
Waterstraat 30 km	nee	ja
rotonde Heyendaalseweg - Houtlaan - Kwekerijweg	nee	ja
Aansluiting Krayenhofflaan op Marialaan vervalt. Wordt 4-taks kruising.	nee	ja
Tunnelweg in beide richtingen één rijstrook en één busbaan.	nee	ja
Nieuwe VRI voor aansluiting Tunnelweg op Kauwstraat	nee	ja

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Op viaduct afrit 38 tussen beide snelwegaansluitingen naar 2x2 rijstroken.	nee	ja
Malderburchtstraat - vd Duin V Maasdamstraat gelijkwaardige kruising	ja	ja
Linksaffer vanaf Groesbeekseweg naar St.Annastraat is verwijderd / onmogelijk gemaakt.	ja	ja
Vanaf St. Annastraat linksafverbod naar Fransestraat en Stijn Buysstraat.	ja	ja
St. Annastraat - Dr. J. Berendsstraat wordt voorrangskruispunt	ja	ja
Houtlaan - Heyendaalseweg - Kwekerijweg wordt rotonde	nee	ja
Lijn 1 (Nijmegen-Malden) verwijderd	Nvt	ja
Route Lijn 331 aangepast	Nvt	ja
Route Lijn 14 aangepast	Nvt	ja
Lijn 3, Nijmegen-Oosterhout toegevoegd	Nvt	ja
Lijn 331 wordt 6x/uur	Nvt	ja
Fietspad Giorgio Varsarisstraat toegevoegd tot Griftdijk Noord	Nvt	ja
Fietspad Waaijnestein toegevoegd in prognosejaar	Nvt	ja
Fietspad toegevoegd tussen Waaijenstein en Properziastraat	Nvt	ja
Snelfietsroute Nel Petersstraat toegevoegd aan prognosejaar	Nvt	ja
Fietspad geknipt tussen Italiëstraat/Riet van Alebeekstraat en Griftdpad	Nvt	ja
Fietsroutes Hof van Holland, Woenderskamp en Koudenhoek toegevoegd	Nvt	ja
Fietspad Dick Brunastraat toegevoegd tot Ananta Toerstraat	nvt	ja
Fietspaden Waalbrug westzijde tweerichtingen (snelfietsroute)	nvt	ja
Fietspaden Waalbrug oostzijde tweerichtingen (hoofdfietsroute) incl. lusje Turennesingel	nvt	ja
Fietsroute Winkelsteeg langs Neerbosscheweg (incl. fietstunnels Mandelapleinen Jonkerbosplein)	nvt	ja
Fietsopgang Hezelpoort - Snelbinder	nvt	ja
Fietsopgang Lentese Warande - Snelbinder	nvt	ja
Fietsstraat Weurtseweg (tussen Nymaweg en aansluiting LvOI)	nvt	ja
Laan van Oost-Indië wordt hoofdfietsroute ipv snelfietsroute	nvt	ja
Fietsstraat Krayenhofflaan incl. Krayenhoffpark (categorie snelfietsroute)	nvt	ja
Fietsstraat Koninginnelaan (categorie snelfietsroute)	nvt	ja
Route door Grote Boel snelfietsroute (S. de Beauvoirstraat - H.Haasestraat)	nvt	ja
KH6eSingel snelfietsroute tussen Griftdijk en H.Haasestraat	nvt	ja
Route Oude Groenestraat - Bellefleurstraat - Pijlpuntstraat - Imbrexstraat snelfietsroute	nvt	ja
Fietsverbinding Dukenburg Winkelentrum (rechtdoor ipv rondom het winkelcentrum)	nvt	ja
oostzijde St. Annastraat noord van Groesbeekseweg is tweerichtingsfietspad geworden	nvt	ja
Nieuwe Nonnendaalseweg wordt fietsstraat (aansluiting op VRI Rozenstraat - Graafseweg)	nvt	ja
Giorigio Vasaristraat wordt snelfietsroute	nvt	ja
GAS wordt hoofdroute ipv snelfietsroute (bij Hof van Holland)	nvt	ja
MvM singel wordt hoofdroute ipv snelfietsroute (tussen Griftdijk en GAS)	nvt	ja
Griftdijk tussen Oude Groenestraat en Dijkstraat hoofdroute ipv snelfietsroute	nvt	ja
Aanpassingen fietsstructuur n.a.v. doortrekking Laan van OI	nvt	ja

Tabel 5.12.2: Gemeente Nijmegen, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.13 Gemeente Beuningen

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.13.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Beuningen Oranjekwartier, Blok F	10	0	4281	gerealiseerd in 2022	2023
Beuningen CPO Patrijslaan	9	0	4280	gerealiseerd in 2022	2023
Beuningen Kerkplein	30	0	4283	gerealiseerd in 2022	2023
Beuningen Asdonckterrein	63	0	4360		2023
Beuningen Hutgraaf II	22	0	4279		2023
Ewijk Den Elt	54	0	4353		2023
Duivendonck (Centrum Ewijk)	33	0	4316		2022
Ewijk Waelwick/Heumeshof	15	0	4315		2022
Ewijk Hof van Campe	90	0	4358		2022
Ewijk Ecowieck	73	0	4357		2023
Ewijk Linten	10	0	4356		2023
Hoge Woerd	150	0	4355		2023
Winssen Fruithof (Bongerd-Zuid)	58	0	4222	gerealiseerd in 2021	2023
Winssen Kennedysingel	9	0	4221		2022
Ruyterschool (Weurt)	16	0	4257		2022
CPO ontwikkeling (Winssen)	5	0	4213		2022
Zandwinning Beuningse Plas	0	0	4362	200 vrachtritten	
Beuningen Buitenplaatsen	90	0	4284		2022
Beuningen Erven	60	0	4268, 4260		2022
Beuningen Krommehoekstraat	45	0	4296		2022
Winssen 1e uitbreiding dorp	345	0	4223		2023
Winssen 2e uitbreiding dorp	0	0	0	135 na 2031	2022
Winssen uitbreiding Linten	40	0	4209		2022
Winssen Erf	35	0	4201		2022
Weurt 1e uitbreiding dorp	200	0	4368		2022
Weurt parkappartementen	125	0	4369		2022
Weurt inbreiding dorp	0	0	4370	165 na 2031	2022
Weurt 2e uitbreiding dorp	0	0	4371	90 na 2031	2022
Weurt buitenplaats (klein)	0	0	4372	25 na 2031	2022
Weurt buitenplaats (groot)	0	0	4373	45 na 2031	2022
Weurt erf	0	0	4374	10 na 2031	2022
Ewijk west	80	0	4375, 4376, 4377, 4378	nog 270 extra tot 2040	2022
Ewijk zuid	220	0	4379, 4380, 4381	nog 430 extra tot 2040	2022
Wok	15	0	4327		2022
Zwembad	0	0	4382		
Schoenaker	0	490	4384		

Tabel 5.13.1: Gemeente Beuningen, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.13.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
De kruising Houtduiflaan x Burgemeester Geradtslaan rotonde i.p.v. kruispunt	ja	ja
Ontsluitingstructuur Ewijk West	nee	ja
Ontsluitingstructuur Hoge Woerd	nee	ja
Van Heemstraweg tussen Beuningen en Winssen wordt snelfietsroute	Nvt	ja
Koningsweg tussen Beuningen en Ewijk wordt snelfietsroute	Nvt	ja
Verbetering fietspad Steeg (in prognose hoofdroute)	Nvt	ja
Fietsstructuur nieuwbouw Ewijk	Nvt	ja

Tabel 5.13.2: Gemeente Beuningen, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.14 Gemeente Wijchen

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.14.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Wijchen West	1300	0	4391, 4392, 4393, 4394, 4395, 4450		2022
Huurlingse Dam	700	0	4435, 4495, 4496, 4497	vanaf 2019	2022
Torenstraat	5	0	4445		2022
Willibrordusstraat	9	0	4488		2022
Dorsvlegel	12	0	4489		2022
Vlaskam	20	0	4419		2022
Kelvinstraat	8	0	4476		2022
Zesweg	15	0	4466		2022
Tussen Kasteel en Wijchens Meer	153	0	4425		2022
Kasteellaan	4	0	4429		2022
Spoorstraat	39	0	4419		2022
Zesweg	12	0	4466		2022
Graafseweg	14	0	4437		2022
Maasakkers	25	0	4446		2022
Molendijk	5	0	4488		2022
omgeving Veldsestraat	22	0	4490		2022
Veenhof	30	0	4471		2022
Zuiderpoort	40	0	4493		2022
Oudelaan	60	0	4415		2022
Kraanvogelstraat-Kruisbergseweg	200	0	4465		2022
Dorsvlegel	19	0	4491		2022
Gildestraat - Kerkstraat	30	0	4448		2022
Lindenstraat	28	0	4429		2022
Kasteellaan	20	0	4429		2022
Bijsterhuizen West	0	650	4468		
Bijsterhuizen Noord	0	0	4474		
Bijsterhuizen Zuid/midden	0	547	4400		
Bijsterhuizen Oost	0	0	4478		
Heumenseweg bungalowpark 100 huisjes	0	0	4441		2022

Tabel 5.14.1: Gemeente Wijchen, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.14.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
50 km/h instellen op Oosterweg tussen Zuiderdreef en Graafseweg	ja	ja
infrastructuur Huurlingse Dam (grotendeels reeds gerealiseerd)	ja	ja
alle wegen in het buitengebied 60 km/h (uitgezonderd snelwegen en Drutenseweg - Hernenseweg tot viaduct A50) (grotendeels reeds gerealiseerd).	ja	ja
inrichting Kavelpad-Broekstraat en omgeving als 60 km zone	nee	ja
Lijn 13 tot Bijsterhuizen	Nvt	ja
Lijn 15 Via Wijchen Zuid en Homberg naar Wijchen-West	Nvt	ja
fietspad Ravensteinseweg tussen Drutenseweg en Maasbandijk	Nvt	ja
Fietspad Balgoij-Batenburg	Nvt	ja
fietsstroken Bijsterhuizen 30e straat van Einsteinstraat tot Bijsterhuizen 32ste straat	Nvt	ja

Tabel 5.14.2: Gemeente Wijchen, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.15 Gemeente Heumen

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.15.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Heumen Dorpstraat/Oude Boterdijk 2e fase	2	0	4654	gerealiseerd	2022
Heumen Noord	50	0	4654	gerealiseerd. Voor nog eens 5 zijn omgevingsvergunningen verstrekt.	2022
Heumen Vieracker	20	0	4643	gerealiseerd	2022
Overasselt De Schoonenburg 2e fase	21	0	4665	gerealiseerd	2022
Overasselt Lijsterstraat	6	0	4661	gerealiseerd	2022
Overasselt De Laan	20	10	4661		2022
Nederasselt Coehoornhof	24	0	4662	gerealiseerd	2022
Malden herbouw Veldschuur (Veldsingel)	28	0	4613		2022
Overasselt Zilverbergweg	105	0	4666		2022
Overasselt Lagenhof	12	44	4661		2022

Tabel 5.15.1: Gemeente Heumen, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.15.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Uitbreiding 30-zone en instellen vrachtverbod op Broekkant in Malden op het gedeelte tussen de Broeksingel en de Blankenbergseweg	ja	ja
Lijn 1 (Nijmegen-Malden) verwijderd	Nvt	ja

Tabel 5.15.2: Gemeente Heumen, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.16 Gemeente Druten

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.16.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
De Gaarden fase 3	14	0	4113		2022
Tichellande-Zuid fase 10 t/m 15	174	0	4099	vanaf 2019	2022
Hooiwal	48	0	4048		2022
Het Erf	49	0	4043		2022
Van Dijk	16	0	0		2022
Hemelrijk	54	0	4064		2022
Tabaksveld	10	0	4086		2022
Driemorgen	54	0	4104		2022
Klapstraat-West	37	0	4107		2022
Oude Weisestraat 7	37	0	4109		2022
BPD	30	0	4113		2022
Deest-Zuid, locatie Versteeg	40	0	4121		2022
Jan van Galenstraat	66	0	4031		2022
Scharenburg 6	12	0	4152		2022
Uitbreiding complex Kriekenhoek	18	0	4040		2022
Drutense Waarden, Rodruzaterrein	275	0	4036		2022
Roodhekkenpas	36	0	4052		2022
Stationsstraat 77	6	0	4032		2022
Kattenburg 1, 1a, 3	7	0	4009		2022
Hogestraat 26	9	0	4006		2022
Van Heemstraweg (Introgebouw)	40	0	4146		2022
t Straatje	14	0	4132		2022
Hof van Kampen	5	0	4132		2022
Van der Zandt (boomgaard)	300	0	4100		2022
Roedensestraat 23-1	5	0	4144		2022
Koningstraat 32	7	0	4112		2022
Bijmansstraat Zuid	7	0	4145		2022
Van Heemstraweg 7-9	7	0	4122		2022
Deest Zuid	250	0	4122		2022
Portier	125	0	4045		2022
Molenweg 22	34	0	4130		2022
Bikkeldam	48	0	4132		2022
Houtsestraat 14	20	0	4056		2022
Westerhout	0	600	4055		
van Heemstraweg zuid	0	530	4098		
school	0	25	4023		
Uitbreiding sportpark Gelenberg met een sporthal (4 zalen).	0	0	4102		2022

Tabel 5.16.1: Gemeente Druten, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.16.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
extra verbinding (Hoekgraaf) tussen de Van Heemstraweg en de Waalbanddijk bij Deest; 2130	ja	ja
vrachtverbod Vriezeweg Deest;	nee	ja

Tabel 5.16.2: Gemeente Druten, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.17 Gemeente Berg en Dal

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.17.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
heilig landstichting	10	0	4856		
de horst	70	0	4840, 4843		
groesbeek	-10	0	4804, 4805		
groesbeek centrumplan	236	0	4809, 4817, 4818, 4819, 4820		
groesbeek	256	0	4816, 4819, 4827, 4830, 4831, 4838		
bedrijventerrein mies	0	0	4821		
BEEK, Verzorgingstehuis ' t Hofke	10	0	4712	2013	
BEEK, Herbezinn.Oosterp.won. (B v Voorst tot Voorstr. / Colonel Ekmanstr.)	0	0	4713	PM	
BEEK, Sint Hubertushal	11	0	4712	PM	
BEEK, terrein de Geest	12	0	4716	2009	
BEEK, WMG-terrein	2	0	0	2007	
KEKERDOM, Info centrum GP	4	0	4721	Afhank. Van evt. Verplaatsing	
KEKERDOM, Ontw. Schoollocatie	15	0	4721	Afhank. Van MFA-K'dom	
KEKERDOM, Verlengde Schoolstr.	6	0	4721	Afhank. Van MFA-K'dom	
LEUTH, Zuidwest (sportvelden)	25	0	4704	2010-2014	
Ooij	100	0	4687	ten noorden van het dorpje Ooij aan de dijk.	
Bijlandt	7	0	4673		2015
Schoollocatie	12	0	4676		2015
centrumplan (Stupke)	12	10	4676	gereed 2015	2015

Tabel 5.17.1: Gemeente Berg en Dal, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.17.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
uitbreiding 30 km zones in het centrum van Groesbeek	ja	ja
Ubbergen: 60 km/h op wegen in buitengebied	nee	ja

Tabel 5.17.2: Gemeente Berg en Dal, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.18 Gemeente Mook en Middelaar

Ontwikkeling woon- en werklocaties

Tabel 5.18.1 geeft de ontwikkelingen betreffende inwoners en arbeidsplaatsen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	Aantal woningen	Aantal arbeids-plaatsen	Zonenummers verkeersmodel	Toelichting	Jaar wijziging
Mook - Wolfkuilseweg	4	0	4912		2022
Centrum Mook - Groesbeekseweg 19	18	0	4914		2022
Centrum Mook - Groesbeekseweg 5	5	0	4914		2022
Mook - Cuijksesteeg nabij 2	10	0	4916		2022
Mook - Bovensteweg 10a	1	0	4914		2022
Mook - Kerkstraat / Rijksweg	1	0	4916		2022
Mook - Rijksweg 84	12	0	4915		2022
Mook - Veldweg 1	1	0	4912		2022
Molenhoek - Rijksweg 15 (Sterrenschans) fase 2	11	0	4909		2022
Molenhoek - Middelweg 12a	1	0	4900		2022
Molenhoek - Lindelaan 3	4	0	4900		2022
Molenhoek - Middelweg 100	32	0	4908		2022
Molenhoek - Rijksweg 8	4	0	4911		2022
Molenhoek - Rijksweg 16	2	0	4911		2022
Molenhoek - Molenhoek-Zuid	250	0	4911		2022
Molenhoek - Rijksweg 5/7	12	0	4909		2022
Plasmolen - Hotel Plasmolen	27	0	4924		2022
Plasmolen - Rijksweg 178a/b	2	0	4924		2022
Plasmolen - Witteweg 4	21	0	4924		2022
Middelaar - Eindweg 9	6	0	4923		2022
Middelaar - Kerkplein	8	0	4921		2022
Middelaar - Elzenstraat 11	3	0	4923		2022
Middelaar - Dorpstraat / Kerkpad	4	0	4921		2022
Middelaar - Dorpstraat 58	1	0	4921		2022
Middelaar - Voordijk 1	1	0	4921		2022

Tabel 5.18.1: Gemeente Mook en Middelaar, ingebrachte ruimtelijke ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

Wijzigingen infrastructuur 2019-2032

Tabel 5.18.2 geeft de infrastructurele ontwikkelingen tussen 2019 en 2032 weer.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Reconstructie van de N271 tussen Mook en Milsbeek: De snelheid in Plasmolen wordt 50 km per uur	ja	ja
Fietsbrug over de Maas toegevoegd in combinatie met aansluitende fietsinfrastructuur	nvt	ja

Tabel 5.18.2: Gemeente Mook en Middelaar, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

5.19 Provinciale en rijksprojecten

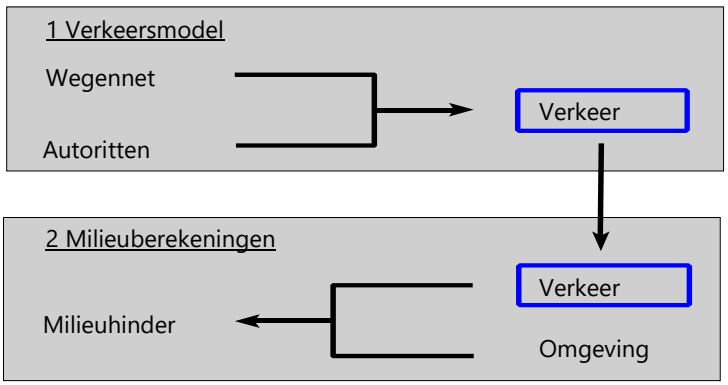
De onderstaande tabel geeft de infrastructurele ontwikkelingen op provinciaal- en rijksniveau weer tussen 2019 en 2032.

Projectomschrijving	In 2022?	In 2032?
Doorgetrokken A15 Ressen - Oudbroeken (inclusief tol)	nee	ja
Verbreding A15 tot 2x3 Valburg - Ressen	nee	ja
Verbreding A12 tot 2x3 Oudbroeken - Oud-Dijk	nee	ja
10 minuten trein Arnhem - Utrecht en verder	nee	ja
Fietssnelweg langs doorgetrokken A15	Nvt	ja
Snelfietsroute SFR12	nvt	ja

Tabel 5.19.1: Provinciale en rijksprojecten, ingebrachte infrastructurele ontwikkelingen in het prognosejaar 2032 ten opzichte van het basisjaar 2019.

6. Verrijking t.b.v. milieu

Met de gegevens van het verkeersmodel kunnen exportbestanden worden geleverd ten behoeve van milieuberekeningen. (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1: Schematische weergave van de koppeling tussen verkeers- en milieumodel

Het verkeermodel genereert intensiteiten op werkdagetmaalniveau. Voor milieuberekeningen zijn weekdagintensiteiten nodig. Om deze te bepalen zijn de intensiteiten voor het personenverkeer vermenigvuldigd met 0,95 en voor het vrachtverkeer (zwaar en middelzwaar) met 0,85.
Vervolgens vindt een controleslag plaats voor zowel het basis- als prognosejaar op wegvakken waarbij de intensiteit lager dan 300 mvt per weekdagetmaal is. (Dit geldt alleen voor de regio Arnhem.) Op deze wegvakken is de weekdagetmaalintensiteit verhoogd naar 300 mvt. Als in het model helemaal geen verkeer op het wegvak is berekend, is een standaardverdeling aangehouden.
Voor de actualisering van het MRA-gebied geldt dat de voertuigcategorisering direct uit het verkeersmodel wordt overgenomen. Voor de regio Nijmegen geldt dat eerst de categorieën zwaar en middelzwaar bij elkaar opgeteld worden, waarna op basis van wegtypering een verdeling tussen zwaar en middelzwaar verkeer plaatsvindt.
De verdeling over de dag- nacht- en avondperiode wordt voor het gehele model van de Stadsregio bepaald op basis van wegtypering.

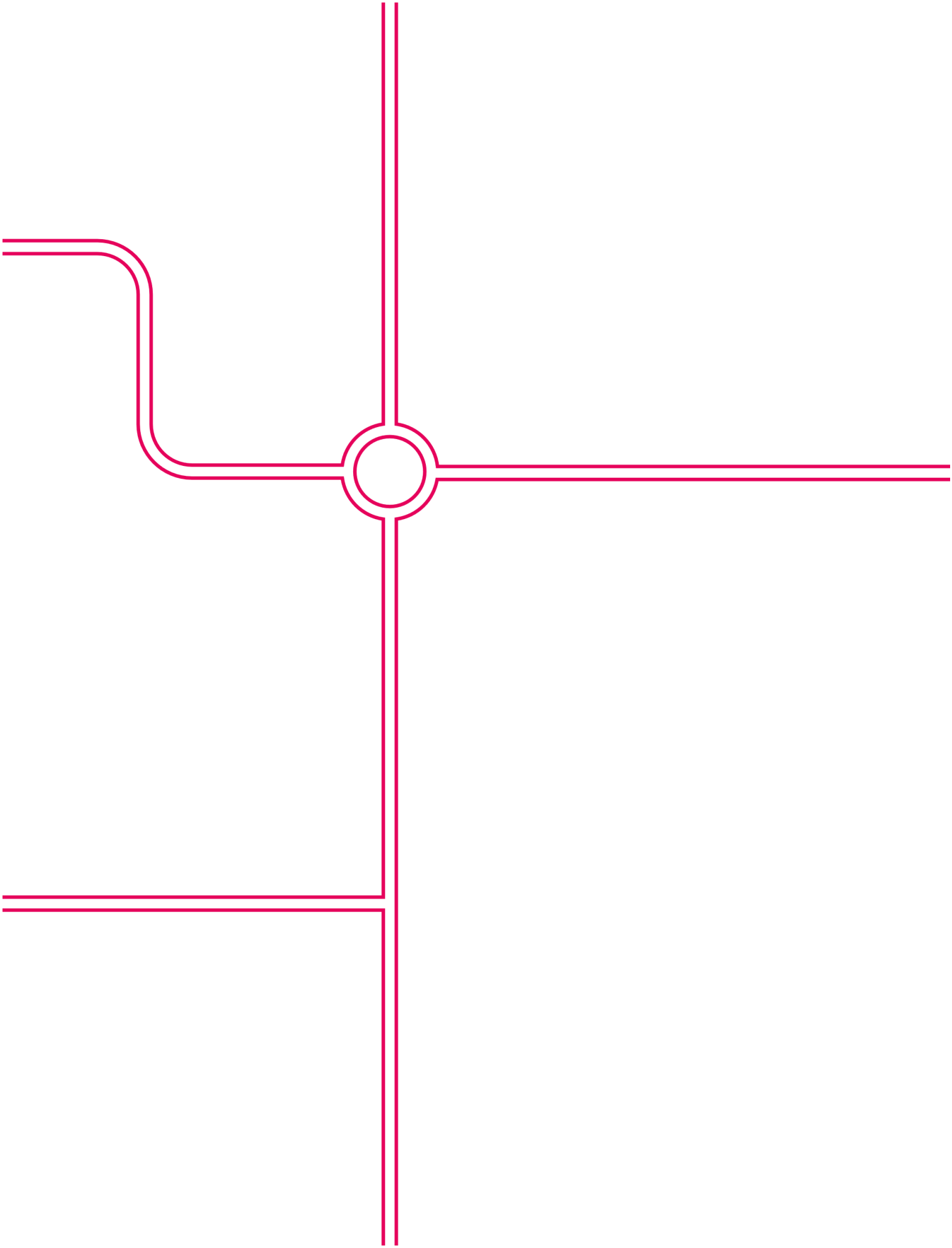
Monitoringstool

De gegevens kunnen één op één geüpload worden in de Monitoringstool.

Bijlage 1 Resultaten

De resultaten van het verkeersmodel worden op meerdere manieren uitgeleverd.

- In Omnitrans Next analytics: https://analytics.omnitransnext.dat.nl/workspaces/1002
    - Intensiteiten
    - Netwerkkenmerken
    - Sociaal Economische gegevens
- In Omnitrans desktop (nog in uitvoering)
    - Intensiteiten
    - Netwerken
    - Rittenmatrices
    - Scripts (gecrypt)
- Geomilieu bestand (regio Nijmegen)
- Upload in Icinity ten behoeve van milieu (regio Arnhem)
- Deze rapportage



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Inkomsten en uitgaven	Baten	Lasten	Eindtotaal
2019	**-16.395.087**	**29.093.090**	**12.698.003**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-173.366**	**2.118.174**	**1.944.808**
R20103 Verkeer ontwikkeling	-173.366	1.467.046	1.293.680
R20104 Wegen ontwikkeling		-464.527	-464.527
R20105 Verkeersregelinstallaties	-	1.115.655	1.115.655
R201A Mobiliteit en openbare ruimte: Ontwikkel		**23.925**	**23.925**
R20106A Voorzieningen Openbare ruimte		23.925	23.925
R201B Mobiliteit en openbare ruimte: Ontwikkel	**-522.818**	**737.702**	**214.884**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem	-522.818	737.702	214.884
R202 Beheer wegen	**-577.978**	**16.494.274**	**15.916.296**
R20201 Mobiliteit & OR beheer	-187.584	2.828.230	2.640.646
R20204 Wegen beheer	-164.436	8.094.854	7.930.418
R20205 Openbare verlichting	-3.316	1.946.201	1.942.885
R20206 Buiten Gewoon Beter	-192.000	3.006.939	2.814.939
R20213 Kunstwerken		434.352	434.352
R20214 Verkeer	-30.641	183.698	153.057
R202A Mobiliteit en openbare ruimte: Beheer	**-1.339.951**	**404.410**	**-935.542**
R20202 Openbaar vervoer Arnhem	-682.274	188.816	-493.458
R20203 Openbaar vervoer trolleyforfait	-657.677	215.593	-442.084
R203 Parkeren	**-13.780.974**	**9.314.606**	**-4.466.368**
R20301 Parkeren	-128.071	659.967	531.896
R20302 Parkeerexploitatie	-13.652.903	8.654.639	-4.998.264
2020	**-13.451.180**	**25.087.585**	**11.636.405**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-67.750**	**3.237.601**	**3.169.851**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem	-	335.226	335.226
R20103 Verkeer ontwikkeling	-67.750	914.840	847.090
R20104 Wegen ontwikkeling	-	153.196	153.196
R20105 Verkeersregelinstallaties	-	692.714	692.714
R20106 Voorzieningen Openbare ruimte	-	413	413
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad	-	1.141.212	1.141.212
R202 Beheer wegen	**-1.996.114**	**14.451.806**	**12.455.692**
R20201 Mobiliteit & OR beheer	-60.005	3.143.728	3.083.722
R20202 Openbaar Vervoer Arnhem	-13.019	39.339	26.320
R20203 Openbaar vervoer trolleyforfait	-1.267.730	444.351	-823.379
R20204 Wegen beheer	-64.863	6.674.662	6.609.799
R20205 Openbare verlichting	-9.162	1.556.410	1.547.248
R20206 Gladheidsbestrijding	-	511.409	511.409
R20213 Kunstwerken (civiel)	-	689.602	689.602
R20214 Verkeer	-690	137.179	136.488
R20297 Trolley	-175	419.497	419.323
R20298 BGB	-26.767	737.162	710.395
R20299 Werken voor derden	-553.702	98.468	-455.234
R203 Parkeren	**-11.387.316**	**7.398.178**	**-3.989.138**
R20301 Parkeren	-270.542	418.638	148.096
R20302 Parkeerexploitatie	-11.116.774	6.979.540	-4.137.234
2021	**-13.347.184**	**24.164.698**	**10.817.514**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-388.863**	**3.461.387**	**3.072.524**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem	339.197	-14.515	324.683
R20103 Verkeer ontwikkeling	-685.081	1.475.073	789.993

R20104 Wegen ontwikkeling	-	-	-
R20105 Verkeersregelinstallaties	-14.980	785.744	770.764
R20106 Voorzieningen Openbare ruimte	-	281	281
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad	-28.000	1.214.804	1.186.804
R202 Beheer wegen	**-1.240.788**	**13.120.234**	**11.879.446**
R20201 Mobiliteit & OR beheer	-72.914	2.850.545	2.777.631
R20202 Openbaar Vervoer Arnhem	-	2.173	2.173
R20203 Openbaar vervoer trolleyforfait	-1.260.157	372.997	-887.160
R20204 Wegen beheer	-32.206	6.795.041	6.762.835
R20205 Openbare verlichting	-500	1.203.791	1.203.291
R20206 Gladheidsbestrijding	-	1.061.559	1.061.559
R20213 Kunstwerken (civiel)	-	516.144	516.144
R20214 Verkeer	-691	139.172	138.481
R20297 Trolley	-215.453	-476.917	-692.369
R20298 BGB	-47.177	253.031	205.854
R20299 Werken voor derden	388.309	402.697	791.006
R203 Parkeren	**-11.717.533**	**7.583.077**	**-4.134.456**
R20301 Parkeren	-199.049	483.081	284.032
R20302 Parkeerexploitatie	-11.518.484	7.099.996	-4.418.488
2022	**-16.515.321**	**24.903.571**	**8.388.250**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-90.567**	**3.381.406**	**3.290.839**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem	-	525.665	525.665
R20103 Verkeer ontwikkeling	-70.567	1.335.481	1.264.914
R20104 Wegen ontwikkeling	-	54.647	54.647
R20105 Verkeersregelinstallaties	-	735.050	735.050
R20106 Voorzieningen Openbare ruimte	-	173	173
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad	-20.000	730.389	710.389
R202 Beheer wegen	**-1.492.642**	**14.136.315**	**12.643.672**
R20201 Mobiliteit & OR beheer	-77.809	3.500.386	3.422.578
R20202 Openbaar Vervoer Arnhem	-	66	66
R20203 Openbaar vervoer trolleyforfait	-1.307.751	216.316	-1.091.435
R20204 Wegen beheer	-98.523	6.684.204	6.585.681
R20205 Openbare verlichting	-1.700	1.789.491	1.787.791
R20206 Gladheidsbestrijding	-	741.183	741.183
R20213 Kunstwerken (civiel)	-	560.063	560.063
R20214 Verkeer	-6.860	146.404	139.544
R20298 BGB	-	572.245	572.245
R20299 Werken voor derden	-	-74.044	-74.044
R203 Parkeren	**-14.932.111**	**7.385.850**	**-7.546.261**
R20301 Parkeren	12.765	484.539	497.304
R20302 Parkeerexploitatie	-14.944.876	6.901.311	-8.043.565
2023	**-22.362.456**	**31.959.964**	**9.597.508**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-37.604**	**4.430.573**	**4.392.969**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem	-	416.035	416.035
R20103 Verkeer ontwikkeling	-37.604	2.059.773	2.022.169
R20104 Wegen ontwikkeling	-	539	539
R20105 Verkeersregelinstallaties	-	871.435	871.435
R20106 Voorzieningen Openbare ruimte	-	83	83
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad	-	1.082.708	1.082.708
R202 Beheer wegen	**-1.518.413**	**18.430.314**	**16.911.901**
R20201 Mobiliteit & OR beheer	-186.423	3.469.055	3.282.632

R20202 Openbaar Vervoer Arnhem	-	420.035	420.035
R20203 Openbaar vervoer trolleyforfait	-1.306.812	225.504	-1.081.308
R20204 Wegen beheer	-1.340	8.370.832	8.369.492
R20205 Openbare verlichting	-	3.362.175	3.362.175
R20206 Gladheidsbestrijding	-	728.923	728.923
R20213 Kunstwerken (civiel)	-	976.202	976.202
R20214 Verkeer	-	470.306	470.306
R20298 BGB	-	400.461	400.461
R20299 Werken voor derden	-23.838	6.820	-17.018
R203 Parkeren	**-20.806.438**	**9.099.077**	**-11.707.361**
R20301 Parkeren	-6.875	429.108	422.233
R20302 Parkeerexploitatie	-20.799.563	8.669.969	-12.129.594
Eindtotaal	**-82.071.227**	**135.208.908**	**53.137.681**

Overzicht bestemmingreserve 2019-2024	Onttrekkingen aan reserves	Toevoegingen aan reserves	Eindtotaal
2019	**-5.522.715**	**6.926.167**	**1.403.452**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-1.516.110**	**600.000**	**-916.110**
R20103 Verkeer ontwikkeling			
12067 Bijdrage BBF kapitaallasten Mobiliteit	-1.071.000		-1.071.000
12068 Bijdrage BBF Investering Verkeer	-445.110	600.000	154.890
12078 Voorstel Arnhemse taxiverordening	-		-
R20105 Verkeersregelinstallaties	-		-
12128 VRI Beter Benutten, regionaal beheer	-		-
R201B Mobiliteit en openbare ruimte: Ontwikkel	**-25.000**		**-25.000**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem			
12031 Bijdrage Nachtnet	-25.000		-25.000
R203 Parkeren	**-3.981.605**	**6.326.167**	**2.344.562**
R20301 Parkeren			
12307 Parkeren Trans eo	-306.234	-	-306.234
12308 Afdracht parkeermiddelen	-1.075.000	125.000	-950.000
12315 Uitname BR BBF inkooptaakstelling 2016	-49.950		-49.950
12316 Uitname BR BBF omslagrente v.5,25 n.4%	-1.987.738		-1.987.738
12317 Uitname BR BBF schrappen overhead va'17	-149.489		-149.489
12318 Fietsenstalling-niet parkeerexploitatie	-86.667		-86.667
12320 Parkeerplan Spijkerkwartier	-278.192		-278.192
12323 Visie Binnenstad binnen bereik	-48.335		-48.335
R20302 Parkeerexploitatie			
12300 Algemeen parkeerbedrijf	-	5.922.909	5.922.909
12303 Straatparkeren		278.258	278.258
2020	**-6.233.560**	**6.889.387**	**655.827**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-2.245.476**	**600.000**	**-1.645.476**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem			
E201202 Bijdrage Nachtnet			
R20103 Verkeer ontwikkeling			
E201307 Bijdrage BBF kapitaallst Mobiliteit	-1.071.000		-1.071.000
E201314 Voorstel Arnhemse taxiverordening			
R20105 Verkeersregelinstallaties			
E201509 VRI Beter Benutten, regionaal beheer	-13.476		-13.476
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad			
E201308 Bijdrage BBF Investering Verkeer	-795.000	600.000	-195.000
E203113 Visie Binnenstad binnen bereik	-366.000		-366.000
R203 Parkeren	**-3.988.084**	**6.289.387**	**2.301.303**
R20301 Parkeren			
E203103 Parkeren Trans eo	-301.730		-301.730
E203104 Afdracht parkeermiddelen	-1.075.000	125.000	-950.000
E203105 Uitname BR BBF inkooptaakstell 2016	-49.950		-49.950
E203106 Uitname BR BBF omslagrente 5,25 n.4%	-2.116.816		-2.116.816
E203107 Uitname BR BBF schrapp overhead va17			
E203108 Fietsenstalling-niet parkeerexploita	-108.000		-108.000
E203110 Parkeerplan Spijkerkwartier	-278.191		-278.191
R20302 Parkeerexploitatie			
E203201 Algemeen parkeerbedrijf	-58.397	5.885.385	5.826.988
E203202 Garageparkeren			
E203203 Straatparkeren		279.002	279.002
2021	**-6.544.634**	**6.909.795**	**365.161**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-2.302.181**	**600.000**	**-1.702.181**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem			

E201202 Bijdrage Nachtnet	-13.332		-13.332
R20103 Verkeer ontwikkeling			
E201307 Bijdrage BBF kapitaallst Mobiliteit	-1.071.000		-1.071.000
E201314 Voorstel Arnhemse taxiverordening	-8.849		-8.849
R20105 Verkeersregelinstallaties			
E201509 VRI Beter Benutten, regionaal beheer	-25.000		-25.000
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad			
E201308 Bijdrage BBF Investering Verkeer	-745.000	600.000	-145.000
E203113 Visie Binnenstad binnen bereik	-439.000		-439.000
R203 Parkeren	**-4.242.453**	**6.309.795**	**2.067.342**
R20301 Parkeren			
E203103 Parkeren Trans eo	-286.419		-286.419
E203104 Afdracht parkeermiddelen	-1.075.000	125.000	-950.000
E203105 Uitname BR BBF inkooptaakstell 2016	-49.950		-49.950
E203106 Uitname BR BBF omslagrente 5,25 n.4%	-1.956.149		-1.956.149
E203107 Uitname BR BBF schrapp overhead va17	-149.489		-149.489
E203108 Fietsenstalling-niet parkeerexploita	-105.694		-105.694
E203109 Uitname BR BBF omslagre 2 n1,7/1,4%	-168.053		-168.053
E203110 Parkeerplan Spijkerkwartier	-278.325		-278.325
R20302 Parkeerexploitatie			
E203201 Algemeen parkeerbedrijf	-173.374	5.314.712	5.141.338
E203202 Garageparkeren		53.337	53.337
E203203 Straatparkeren		816.746	816.746
2022	**-6.941.025**	**7.375.036**	**434.011**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-2.665.794**	**600.000**	**-2.065.794**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem			
E201202 Bijdrage Nachtnet			
E201204 Voorber. Projecten mobiliteit	-385.703		-385.703
R20103 Verkeer ontwikkeling			
E201307 Bijdrage BBF kapitaallst Mobiliteit	-1.071.000		-1.071.000
E201320 Bijdrage projecten moblilteit BR BBF	-625.400		-625.400
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad			
E201308 Bijdrage BBF Investering Verkeer	-287.558	600.000	312.442
E203113 Visie Binnenstad binnen bereik	-296.133		-296.133
R203 Parkeren	**-4.275.231**	**6.775.036**	**2.499.805**
R20301 Parkeren			
E203103 Parkeren Trans eo	-272.458		-272.458
E203104 Afdracht parkeermiddelen	-1.075.000	125.000	-950.000
E203105 Uitname BR BBF inkooptaakstell 2016	-49.950		-49.950
E203106 Uitname BR BBF omslagrente 5,25 n.4%	-1.956.149		-1.956.149
E203107 Uitname BR BBF schrapp overhead va17	-149.489		-149.489
E203108 Fietsenstalling-niet parkeerexploita	-64.090		-64.090
E203109 Uitname BR BBF omslagre 2 n1,7/1,4%	-320.099		-320.099
E203110 Parkeerplan Spijkerkwartier	-168.021		-168.021
E203114 Fietsparkeren coalitieakkoord			
R20302 Parkeerexploitatie			
E203201 Algemeen parkeerbedrijf	-219.975	5.047.753	4.827.778
E203202 Garageparkeren		443.793	443.793
E203203 Straatparkeren		1.158.490	1.158.490
2023	**-13.567.408**	**12.589.648**	**-977.760**
R201 Mobiliteit en openbaar vervoer	**-5.226.510**	**600.000**	**-4.626.510**
R20102 Openbaar Vervoer Arnhem			
E201202 Bijdrage Nachtnet	-20.000		-20.000
R20103 Verkeer ontwikkeling			

E201307 Bijdrage BBF kapitaallst Mobiliteit	-1.071.000		-1.071.000
E201320 Bijdrage projecten moblilteit BR BBF	-3.063.000		-3.063.000
R20107 Bereikbaarheidsaanpak-Binnenstad			
E201308 Bijdrage BBF Investering Verkeer	-1.072.510	600.000	-472.510
E203113 Visie Binnenstad binnen bereik			
R202 Beheer wegen	**-700.000**		**-700.000**
R20201 Mobiliteit & OR beheer			
E202102 Algemeen Mobiliteit en OR beheer	-700.000		-700.000
R203 Parkeren	**-7.640.898**	**11.989.648**	**4.348.750**
R20301 Parkeren			
E203103 Parkeren Trans eo	-269.306		-269.306
E203104 Afdracht parkeermiddelen	-1.075.000	125.000	-950.000
E203105 Uitname BR BBF inkooptaakstell 2016	-49.950		-49.950
E203106 Uitname BR BBF omslagrente 5,25 n.4%	-1.956.149		-1.956.149
E203107 Uitname BR BBF schrapp overhead va17	-149.489		-149.489
E203108 Fietsenstalling-niet parkeerexploita	1.044		1.044
E203109 Uitname BR BBF omslagre 2 n1,7/1,4%	-309.445		-309.445
E203110 Parkeerplan Spijkerkwartier	-301.373		-301.373
E203114 Fietsparkeren coalitieakkoord	-15.000		-15.000
E203115 Afdracht ivm verhog parkeertarieven	-2.400.000		-2.400.000
R20302 Parkeerexploitatie			
E203201 Algemeen parkeerbedrijf	-266.230	10.375.724	10.109.494
E203202 Garageparkeren		430.814	430.814
E203203 Straatparkeren		1.058.111	1.058.111
E203205 Fietsenstallingen	-850.000		-850.000
Eindtotaal	**-38.809.342**	**40.690.033**	**1.880.691**

Overzicht bestemmingreserve 2024-2026			
Baten	**2024**	**2025**	**2026**
Baten uit parkeerexploitatie	**20.300.814**	**25.908.187**	**26.316.486**
Opbrengst straatparkeren	**7.692.173**	**10.645.501**	**11.099.297**
- Stand College2daagse 2023	7.492.279	7.445.607	7.399.403
- Actualisatie 2023	199.894	199.894	199.894
- Verhoging parkeertarieven 2024 (PPN 2025)		2.500.000	2.500.000
- Parkeerareaal vergroten (PPN 2025)		500.000	1.000.000
Opbrengst garageparkeren	**8.098.620**	**10.552.664**	**10.507.168**
- Stand College2daagse 2023	7.912.921	7.866.965	7.821.469
- Actualisatie 2023 (Raadsbrief)	185.699	185.699	185.699
- Verhoging parkeertarieven 2024 (PPN 2025)		2.500.000	2.500.000
Opbrengst vergunningen	**1.096.368**	**1.096.368**	**1.096.368**
- Stand College2daagse 2023	1.064.729	1.064.729	1.064.729
- Actualisatie 2023	31.639	31.639	31.639
Opbrengst naheffingen	**3.413.654**	**3.613.654**	**3.613.654**
- Stand College2daagse 2023	2.663.654	2.663.654	2.663.654
- Actualisatie 2023	750.000	750.000	750.000
- Inzet scanauto vergroten (PPN 2025)		200.000	200.000
Toevoeging uit algemene middelen	**855.000**	**855.000**	**855.000**
(Deels) compensatie uit AR ivm niet indexeren tarieven	125.000	125.000	125.000
Jaarlijks budget autobereikbaarheid	600.000	600.000	600.000
kosten bewaking uit alg middelen	130.000	130.000	130.000
Lasten	**2024**	**2025**	**2026**
Kosten parkeerexploitatie	**7.581.752**	**7.538.846**	**7.644.376**
- algemeen straat en garage	317.067	274.161	379.691
- stelpost bezuiniging digitalisering	0	0	0
- handhaving en onderhoud straatparkeren	2.814.674	2.814.674	2.814.674
- parkeergarages	3.795.520	3.795.520	3.795.520
- fietsenstallingen	654.491	654.491	654.491
Afdracht aan algemene middelen	**6.709.190**	**12.402.754**	**12.851.410**
- realisatie maatregel F10 coalitie-akkoord 2014	75.000	75.000	75.000
- afroming verwacht effect invoering avondparkeren	200.000	200.000	200.000
- structurele bijdrage MJPB2016-2019	800.000	800.000	800.000
- borgen budgetneutraliteit ivm verlaging omslagrente	761.000	761.000	761.000
- borgen budgetneutraliteit ivm verlaging omslagrente	1.195.000	1.195.000	1.195.000
- invulling inkooptaakstelling in parkeerexploitatie	50.000	50.000	50.000
- compensatie nadeel algemene middelen door schrappen doorbelasting overhead + Compensatie overhead uitbestede taken niet tlv BBF	149.000	149.000	149.000
- bijdrage aan kapitaallasten verkeer	1.071.000	1.071.000	1.071.000
- borgen budgetneutraliteit ivm verlaging omslagrente	301.755	294.337	242.010
- budgetneutraliteit ivm kaplasten fietsenstalling en PG Rozet (dotatie BR BBF)	-93.565	-92.583	-91.600
- afdracht ivm coalitieakkoord verhoging parkeertarieven	2.200.000	2.200.000	2.200.000
verhoging parkeertarieven 2024 (PPN 2025)		5.000.000	5.000.000
Inzet scanauto vergroten (PPN 2025)		200.000	200.000
Versneld parkeerareaal vergroten (PPN 2025)		500.000	1.000.000
Kapitaallasten gedane en gestarte investeringen	**2.864.729**	**2.876.795**	**2.842.946**
- Parkeervoorzieningen Trans en omgeving	266.153	263.001	259.849
- parkeergarages (gebouw en apparatuur)	2.203.125	2.264.436	2.251.242
- straatparkeren (apparatuur en infrastructuur)	331.588	286.231	275.974
- fietsenstallingen	63.863	63.127	55.881
Overige bestedingen (al besloten)	**1.094.000**	**1.096.000**	**1.098.000**
- fietsenstalling Arnhem Centraal, jaarlijks indexering	116.000	118.000	120.000
- wijkbudget ihkv parkeerplan Spijkerkwartier	278.000	278.000	278.000
- bereikbaarheidsaanpak binnenstad i.o.m ondernemers	0	0	0
- Jaarlijks budget autobereikbaarheid	700.000	700.000	700.000
- Beter benutten (BB) beheerkosten ITS/VRI	0	0	0
Voorgenomen nieuwe uitgaven	**831.000**	**1.806.000**	**781.000**
- kapitaallasten vervangingsinvesteringen straat	0	0	0
- kapitaallasten vervangingsinvesteringen garage	0	0	0
- Bijdrage mobiliteit aan Rivierklimaatpark Ijsselpoort	25.000		
- nachtnet	25.000	25.000	
- Fietsparkeerplan	81.000	81.000	81.000
- Reservering HUB station Arnhem Zuid		1.000.000	
- Fietsparkeren	500.000	500.000	500.000

- Basis duurzame bereikbaarheid incl. transferia	200.000	200.000	200.000
Diverse reserveringen/claims:	**850.000**	**0**	**0**
raadsvoorstel fietsenstalling Hub Rozet risicoreservering cofinanciering provincie (start 2023/2024)	850.000		
Saldo Mutatie per jaar	1.225.143	1.042.791	1.953.754
Stand bereikbaarheidsfonds 1-1 (incl ontwikkelingen)	**3.835.156**	**5.060.299**	**6.103.090**
Stand bereikbaarheidsfonds 31-12 (incl ontwikkelingen)	**5.060.299**	**6.103.090**	**8.056.843**

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **28 augustus: meningsvormende bespreking**
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Aydemir (DENK), Van den Broek (Groep Van den Broek), Maref (VVD), Malda (ChristenUnie), Groot (CDA), Brandts (D66), Neutkens (Volt), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Ait Chrif (PvdA), Van der Laak (Arnhem Centraal)
De fracties van SP, PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de meningsvormende bespreking. Tijdens de eerste termijn van de raadskamer hebben fracties hun standpunten gedeeld en zijn ze onderling in debat gegaan. De eerste termijn is nog niet afgerond. De fracties van BurgerBelang Arnhem, DENK, Groep Van den Broek, VVD, ChristenUnie en CDA hebben hun eerste termijn gehad, D66 was de laatste spreker en deze termijn was nog niet afgerond.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Volgende keer kan gestart worden met de hervatting van de eerste termijn van de raadskamer, waarbij D66 haar termijn kan hervatten indien nodig. De fracties die nog geen eerste termijn hebben gehad komen daarna.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

H. Kumas

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **4 september: meningsvormende bespreking**
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Usta (DENK), Maref (VVD), Malda (ChristenUnie), Groot (CDA), Brandts (D66), Snelting (Volt), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Ait Chrif (PvdA), Van der Laak (Arnhem Centraal)
De fracties van SP, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking met de eerste termijn aan de zijde van de raadskamer. Deze is nog niet afgerond. Alle aanwezige fracties, behalve VOLT, hebben hun eerste termijn af kunnen ronden.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Volgende keer kan gestart worden met de hervatting van de eerste termijn van de raadskamer voor de fracties die nog niet aan de beurt zijn geweest, te starten met VOLT. Daarna kan de wethouder haar eerste termijn houden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

M. Noomen

Van: Info | APCG <info@apcg.nl>
Verzonden: woensdag 18 september 2024 14:34
Aan: Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>; Fractievolgers Arnhem <fractievolgers@arnhem.nl>; griffie <griffie@arnhem.nl>
Onderwerp: aanvulling inspraakreactie Apcg bij Duurzaam Mobiliteitsplan

Beste raadsleden en fractievolgers,

Voor de zomer deelden wij zowel tijdens het ronde tafelgesprek als met onze schriftelijke inbreng onze zorgpunten bij het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Vanavond spreekt u opnieuw over dit plan en wij willen hier nogmaals aandacht voor vragen.

Een punt wat we er uit willen lichten is de focus op fietsen in het plan. Op dit moment is het voor mensen met een beperking niet vanzelfsprekend dat zij toegang tot een fiets hebben. Dit komt doordat er bij de aanleg van fietspaden geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met toegankelijkheid. Maar ook omdat aangepaste fietsen zijn veel duurder dan ‘reguliere’ fietsen. En, het aanvragen van een fietsvoorziening via de WMO is lastig, zo niet onmogelijk door de manier waarop Arnhem daar uitvoer aan geeft. We geven hier graag wat voorbeelden om dit te illustreren.

Wanneer je een (ernstige) visuele beperking hebt, kun je niet zelfstandig fietsen. De manier om wel te kunnen fietsen is met een tandem. Alleen wordt dit gezien als een algemeen gebruikelijk vervoersmiddel en daarom niet of zelden via de WMO verstrekt. Terwijl de kosten voor een tandem niet vergelijkbaar zijn met de kosten van een stadsfiets.

Een ander voorbeeld, de handbike. Mensen die gebruik maken van een handbewogen rolstoel kunnen door het aankoppelen van een handbike hun rolstoel als fiets gebruiken. Echter, soms hebben mensen elektrische ondersteuning op hun handbewogen rolstoel nodig, bijvoorbeeld doordat ze onvoldoende spierkracht/ energie hebben om deze helemaal handmatig te bedienen. In dat geval wordt er geen handbike via de WMO verstrekt, omdat iemand al een elektrische voorziening heeft. Terwijl iemand met een handbike heel andere afstanden kan overbruggen dan met alleen elektrische ondersteuning.

Zomaar een paar voorbeelden die laten zien hoe het huidige WMO beleid strijdig is met de ambitie om iedere Arnhem toegang te bieden tot fietsen.

Naast de zorgen die wij al eerder hebben aangekaart, willen we nog specifiek ingaan op een aantal zaken die wij recent over de zero emissiezones hebben gehoord.

Wij begrepen dat dit moment er geen uitzondering voor het aanvullende OV geregeld is. De uitvoerders hiervan, AVAN en Valys kunnen voor elk aangepast voertuig een uitzondering aanvragen, maar zij rijden ook met voertuigen die niet zijn aangepast. Wij hebben geen inzicht in hoeverre deze voertuigen op diesel rijden, maar de gemeente kan dit wel bij zowel AVAN als Valys nagaan.

Het kan natuurlijk niet zo zijn dat mensen die zijn aangewezen op het aanvullende OV niet meer in het centrum kunnen komen. Dus wij willen erg graag weten op welke manier deze toegang mogelijk blijft ook vanaf 1 januari 2025?

Daarnaast is de landelijke regeling voor uitzonderingen voor de zero emissie zones veel soberder dan de afspraken die we op dit moment in Arnhem hebben. Nu kan in Arnhem iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart een uitzonding krijgen voor de milieuzone. Landelijk kan dat straks alleen nog voor mensen met een voertuig wat voor minimaal 500 euro is aangepast. Dat wil zeggen een achteruitgang in mobiliteit van mensen met een beperking in de Arnhemse situatie.

Mensen die door hun beperking afhankelijk zijn van de auto, hebben niet altijd een aangepaste auto en leven wel vaker in armoede. Dus de aanschaf van een nieuwe auto die wel aan de nieuwe regels voldoet behoort dan niet tot de mogelijkheden.

De landelijke afspraken voorzien niet in een oplossing hiervoor, in Arnhem hebben wij die tot nu toe wel. Hoe kijkt u als raad hier tegenaan?

Ik hoop dat u toegankelijkheid en inclusieve mobiliteit als uitgangspunten meeneemt bij de behandeling van het duurzaam mobiliteitsplan, want mobiliteit is pas werkelijk duurzaam wanneer iedereen volwaardig mee kan doen.

Mocht u naar aanleiding van onze reactie nog vragen hebben, neem dan vooral contact met ons op.

Met vriendelijke groet,

Marjolein van den Broek,

Voorzitter Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten (Apcg)



Inspraakreactie Apcg op Duurzaam Mobiliteitplan Arnhem

Via deze weg willen wij graag reageren op het Duurzaam Mobiliteitsplan van de gemeente Arnhem. In de inleiding lazen we over het centraal stellen van verkeersveiligheid zodat iedereen veilig thuis komt en het aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en OV waarbij toegankelijkheid voorop staat.

Dat zijn natuurlijk uitspraken waar wij ons zeer in kunnen vinden. Helaas zien we daar in de rest van het plan weinig terug. De term toegankelijkheid komt daarna nog 4 keer voor en is dan gekoppeld aan toegankelijke inrichting van stoepen.
We zien nog altijd dat er vaak vanuit wordt gegaan dat mensen met een beperking zich alleen via de stoep verplaatsen.
Uiteraard een foutieve aanname. Mensen met een beperking nemen net als mensen zonder beperking op alle mogelijke manieren deel aan het verkeer. Dus ook als fietser (of in elk geval op het fietspad), automobilist en OV reiziger.
Het is dan ook noodzakelijk dat toegankelijkheid en inclusie voor alle weggebruikers steeds als uitgangspunt wordt meegenomen.
We zijn blij dat het gemeentelijke handboek toegankelijkheid openbare ruimte bij loopbeleid is opgenomen als uitgangspunt. Maar dit is de enige plek waar we nu iets lezen over toegankelijkheid. Terwijl dit duurzame mobiliteitsplan de plek is om randvoorwaarden te scheppen voor gelijkwaardige mobiliteit in lijn met het VN verdrag Handicap.

Een mobiliteitsplan wat uitgaat van gezonde, snelle mensen zonder beperking, brengt mensen met een beperking/ chronische ziekte in een kwetsbare positie of sluit ze geheel uit van deelname aan het verkeer en dus het vermogen om zichzelf te verplaatsen. Een mobiliteitsplan wat zorgt dat mensen met een beperking volwaardig mee kunnen doen, is een mobiliteitsplan wat er voor iedereen is. Daar profiteren bijvoorbeeld ook kinderen van.

In de rest van onze reactie zullen we aangeven op welke onderdelen wij vinden dat het stuk moeten worden aangepast of aangevuld, zodat dit daadwerkelijk een duurzaam mobiliteitsplan voor alle Arnhemmers wordt.

1.4 Probleemanalyse
Wat ons betreft mist in de probleemanalyse een belangrijke opgave. Namelijk dat Arnhem op dit moment een slecht toegankelijke stad is, wat mensen met een beperking in hun mobiliteit beperkt. Het verbeteren hiervan zou als opgave in dit plan moeten komen te staan.

We willen dit echt benadrukken, omdat we ondanks de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid nog vaak merken dat toegankelijkheid in een (te) laat stadium wordt meegenomen. Door het in dit plan als opgave te noemen, hopen we dat het voor de gemeente vanzelfsprekend wordt om met een inclusieve bril mobiliteitsbeleid en inrichtingsplannen te maken.

Uiteraard moet die opgave vervolgens vertaald worden in acties in de rest van het plan. Daarvoor zullen wij vast een voorzet doen.

2 Visie
In de visie worden allerlei ambities genoemd, zoals verbeteren van gezondheid, luchtkwaliteit, duurzaamheid etc. Zorgen dat minder mensen door mobiliteitsbeleid een kwetsbare positie in het verkeer hebben, is hier een belangrijke aanvulling op.

Mensen met een beperking zijn vaak een kwetsbare groep in het verkeer, niet doordat ze een beperking hebben, maar als gevolg van keuze in beleid en inrichting. Dit mobiliteitsplan zou erop gericht moeten zijn om echt andere keuze te maken, waardoor mensen niet langer kwetsbaar worden gemaakt.
Benadruk dit in de visie.

3 Duurzaam verplaatsen - voetgangers
Op pagina 19 worden wij genoemd, samen met het netwerk van toegankelijke looproutes wat wij met de gemeente samen in kaart brachten in 2020.
Toen hebben we met data van de gemeente en inbreng van inwoners met een beperking gekeken naar routes langs de belangrijkste voorzieningen in de stad, waarbij we ook aandacht hadden voor plekken waar veel mensen met een beperking wonen, zoals bijvoorbeeld Fokusprojecten.

Inmiddels heeft de gemeente op basis van nieuwe data een veel uitgebreider voetgangersnetwerk in kaart gebracht. Zoals we ook hebben aangegeven bij het opstellen van dit mobiliteitsplan, vinden wij dat het voetgangersnetwerk hetzelfde moeten zijn als het toegankelijkheidsnetwerk. Immers, routes die voor mensen zonder beperking belangrijk zijn omdat ze naar belangrijke voorzieningen gaan, zullen ook voor mensen met een beperking belangrijk zijn.
Het kan zijn dat het toegankelijke looproute netwerk daarop aanvullingen heeft, omdat dit ook langs locaties gaat waar veel mensen met een beperking wonen. Dat hoeven niet drukke routes te zijn, maar stelt dan dus wel eisen aan de toegankelijkheid.

Het is een goede zaak dat de gemeente nu gestart is met een aanleg van de toegankelijke looproutes. Maar de ambitie met dit plan, zou wel moeten zijn dat bij de aanleg van het voetgangersnetwerk dezelfde eisen moeten gelden als voor de toegankelijke looproutes. Met andere woorden, de strengere toegankelijkheidseisen die zijn opgenomen in het handboek toegankelijke openbare ruimte, moeten als uitgangspunt worden genomen bij het voetgangersbeleid.
Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen - fietsers
Het hebben van een fiets is niet voor iedereen een vanzelfsprekend, het verkrijgen van een handbike of aangepaste fiets is iets wat niet altijd gemakkelijk te organiseren is. Wanneer de gemeente het belangrijk vindt dat inwoners zich zoveel mogelijk met een fiets verplaatsen, dan is het ook belangrijk om naar de toegang tot dit soort mobiliteitshulpmiddelen vanuit de WMO te kijken.

Over het fietspad verplaatsen mensen zich met zeer divers palet aan hulp/vervoersmiddelen. Zoals een elektrische rolstoel (ca. 10-12km p/u) scootmobiel (ca. 15 km p/u), handbike, driewielfiets, pendel, (elektrische) fiets, bakfiets, duofiets, (aangepaste) scooter, sportfiets etc.
Deze voertuigen hebben zeer uiteenlopende snelheden, wat het fietspad een heel complexe plek maakt. Daarnaast is de hoogte en daarmee zichtbaarheid van de mensen die gebruik maken van deze voertuigen heel verschillend, net als de snelheid waarop mensen op situaties kunnen reageren.
Bij het inrichten van infrastructuur voor fietsers, moet met al deze verschillende mensen rekening worden gehouden. Op dit moment zijn er nauwelijks normen voor het toegankelijk inrichten van fietspaden, wat maakt dat vaak het recht van de snelste geldt.
Dit levert gevaarlijke situaties op voor mensen uit die niet zo snel kunnen of mensen die veel lager zitten waardoor ze het risico lopen over het hoofd te worden gezien.
Wij roepen daarom op om net als voor looproutes en loopbeleid, ook te kijken welke toegankelijkheidseisen moeten worden opgenomen voor fietsroutes en fietsbeleid. Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – OV
Het openbaar vervoer, inclusief het aanvullend vervoer (AVAN), is essentieel voor de mobiliteit van mensen met een beperking. Daarbij vinden we het belangrijk om te noemen dat mensen die gebruik maken van het OV in veel gevallen ook voetganger zijn (bijv. lopen naar de bus).
We zien dat de afgelopen jaren veel buslijnen zijn verdwenen en dat in het kader van aanrijtijden voor bussen er veilige oversteekplekken voor voetgangers worden verwijderd of in ontwerpen worden weggelaten.
Mensen die in instellingen wonen zijn vaak voor hun vervoer afhankelijk van het OV. Deze instellingen liggen historisch ver buiten het centrum en dat zijn juist plekken waar steeds minder bussen komen.
Daarnaast is de bereikbaarheid tussen wijken onderling heel slecht. Zo kan het zijn dat wanneer je in Arnhem zuid woont en naar een vriend in een andere wijk in zuid wilt. Je eerst naar het station moet, om daar te komen.

Zorg voor een goed sluitend OV netwerk. Waarbij niet het aantal mensen wat gebruik maakt van de bus leidend is voor de keuze om een lijn te behouden, maar de afhankelijkheid van de gebruikers van de buslijn.

Tot slot missen wij AVAN als onderdeel bij het kopje OV. Terwijl dit voor mensen met een beperking een essentiële aanvulling op het OV vormt.
Al jaren ligt er de wens om op belangrijke plekken in de stad halteplekken voor AVAN in te richten. Zodat bij een bezoek aan bijvoorbeeld het centrum van Arnhem een goede plek voor ophalen en wegbrengen kan worden afgesproken. Neem dit als actie op in het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – hubs

Hubs moeten een belangrijke plek vormen mensen te stimuleren hun auto niet mee te nemen het centrum in.
Dan is het belangrijk dat ook voor deze hubs toegankelijkheid als randvoorwaarde wordt opgenomen in het duurzaam mobiliteitsplan. Uit ervaring weten we, dat wanneer toegankelijkheid en inclusie niet expliciet als ambitie genoemd worden, dit vaak wordt vergeten wanneer in de uitwerking.
Ook bij het alternatieve vervoer van en naar hubs, zal toegankelijkheid een randvoorwaarde moeten zijn. Voorkom een ontoegankelijk alternatief, zoals de Stadshopper die nu in het centrum van Nijmegen als alternatief vervoer wordt ingezet.

4 Duurzaam mobiliteitsgedrag
Wij zijn blij dat verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel vormt van het duurzaam mobiliteitsplan. Op dit punt zouden wij expliciet vermeld willen zien dat verkeersveiligheid vanuit het perspectief van mensen met een beperking als uitgangspunt wordt genomen. Het doel zou niet moeten zijn om mensen te beschermen, maar om het verkeer zo te organiseren dat mensen niet meer kwetsbaar worden gemaakt.

Zorg voor goede zonering.
Om te komen tot verkeer wat werkelijk veilig is, is een overzichtelijke en herkenbare weginrichting nodig. Overzichtelijk en herkenbaar voor iedereen, ook voor mensen die niet (goed) zien en mensen die moeite hebben om informatie te verwerken.
Dat wil zeggen dat voetgangers, fietsers en auto’s een duidelijke eigen plek op de weg hebben. Richt herkenbare zones in, op basis van snelheid van de verkeersdeelnemers. Herkenbaar door zichtbaar en voelbaar contrast, zodat mensen niet per ongeluk in de verkeerde zone terechtkomen. Een zee van rode baksteen voor voetgangers, fietser en auto’s, zoals in de binnenstad, maakt de stad ontoegankelijk.
Zorg dus dat voetgangersgebieden een contrasterende andere kleur hebben dan fietspaden en zorg voor voelbare afscheiding. Voorkom een inrichting waarbij fietsers gemakkelijk even de stoep op schieten, maar zorg wel voor regelmatige bandverlagingen met veilige oversteekplekken. Gedeelde voet/fietspaden zijn per definitie ontoegankelijk.
Wanneer er een fietsstrook op de autoweg is, zorg dan dat duidelijk te zien is wat de plek van wie is.

Maak inclusief oversteekbeleid.
Een ander punt wat ontbreekt in het kader van verkeersveiligheid is goed oversteekbeleid waarbij inclusie en toegankelijkheid het uitgangspunt is.
Bij oversteken gaat het om het vermogen om overzicht te houden, goed zicht en zichtbaar zijn. Daarbij is het belangrijk dat dit ook mogelijk is wanneer je minder goed/ snel informatie kunt verwerken doordat je bijvoorbeeld een zintuig mist, of omdat je prikkels anders verwerkt door een beperking.
Een verkeerslicht is een manier om prikkels te filteren, op die manier hoe je nog maar op één prikkel te letten, namelijk het verkeerslicht. Daardoor hoef je niet alle verkeersstromen te overzien.

Een zebrapad is ook een manier om prikkels te filteren, je moet dan wel opletten, maar hebt als voetganger voorrang.
Oversteken is wat de openbare ruimte op dit moment slecht toegankelijk maakt. Een stoep of fietspad kan toegankelijk zijn aangelegd, maar wanneer je niet de weg kunt oversteken, kan iemand zich nog niet door de stad verplaatsen.
Oversteken is op diverse plaatsen in de stad een probleem, denk aan de centrum singels, Johan de Witlaan, maar ook echt in de wijken zoals Amsterdamseweg en kruising Schelmseweg/ Bakenbergseweg. Dit zijn enkele voorbeelden, maar wij zouden graag samen met de gemeente de meest problematische oversteken in kaart brengen en tot een verbeteringsplan komen.

Deelvervoer
Wat zijn de ambities van de gemeente op het gebied van deelvervoer voor inwoners met een beperking?

Elektrisch rijden
Laadpalen worden op dit moment vaak op ontoegankelijke manieren geplaatst. Neem op dat er toegankelijkheidseisen moeten komen voor (het plaatsen van) laadpalen.

Zero-emissiezone
Wij maken ons grote zorgen over de aanscherping van de milieuzone per januari 2025. Door deze aanscherping zullen veel meer mensen met een gehandicaptenparkeerkaart een auto hebben waar een uitzondering voor moet worden aangevraagd.
Van de invoering van de scanauto weten we dat dit nog altijd voor problemen zorgt voor mensen van buiten Arnhem. Omdat zij niet op de hoogte zijn van alle Arnhemse regels. Doordat regels per gemeente zo verschillend zijn, ook voor milieuzones, is het voor mensen onoverzichtelijk en worden ze onterecht beboet.
Vanaf juli 2024 zou een centraal loket moeten zijn opgericht waar mensen ontheffing kunnen aanvragen voor alle aangesloten zero-emissie zones. Neem in elk geval als voorwaarde op dat de aanscherping van de milieuzone pas in mag gaan wanneer hier een goed werkend landelijk loket voor gerealiseerd is.

De ontheffing is op dit moment landelijk alleen geregeld voor mensen die een aangepast (voor min. 500 euro) voertuig hebben. Nu zijn er mensen afhankelijk van een auto (en hebben dus een gehandicaptenparkeerkaart) zonder dat hun auto is aangepast. Met de aanscherping van de milieuzone neemt de kans toe dat hier mensen bij zijn met een auto die niet meer in de milieuzone mag komen. Hoe wordt dit opgelost?

5 Maximaal verblijven – parkeren
Wij willen hier benadrukken dat voor sommige mensen een eigen auto de enige manier is waarop zij zich kunnen verplaatsen. Dat wil zeggen dat het noodzakelijk is om zorg te dragen voor goede parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking.

Het is van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Dat geldt voor de binnenstad, waar de gemeente veel plekken wil schrappen, maar voor woonwijken en bij nieuwbouw wanneer daar de norm 0 parkeerplekken wordt.
Denk hierbij ook aan het parkeren door thuiszorgmedewerkers en mantelzorgers.

Wanneer de gemeente het parkeren op straat gaat beperken, zullen er meer algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP's) nodig zijn. Het aantal AGP's is de afgelopen jaren juist afgenomen.
Daarbij komt dat mensen die geen aangepaste auto hebben, maar wel een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) nu nog (gratis) op alle plekken parkeren. Wanneer de andere parkeerplekken verdwijnen zullen ook zij steeds meer zijn aangewezen op AGP's. Dat wil dus zeggen dat er een goed plan moet komen voor de groei van het aantal AGP's, zowel voor de binnenstad als de wijken.

Neem nu in het duurzaam mobiliteitsplan op dat toegankelijkheid voor mensen met een beperking een randvoorwaarde is voor het op te stellen parkeerbeleid.

8 Monitoring
Neem hier op dat er ook wordt gemeten wat de genomen maatregelen betekenen voor de mobiliteit van inwoners met een beperking. Wat verandert er in hun verkeersdeelname?

Tot zover onze inbreng per onderdeel. We realiseren ons dat dit een heel uitgebreide bijdrage is. Dat komt doordat het ook een veel uitgebreid en veel omvattend plan is. We hebben geprobeerd zo concreet mogelijk aan te geven welke veranderingen en aanvullingen er volgens ons nodig zijn, om te zorgen dat dit plan bijdraagt aan het verbeteren van de positie van inwoners met beperking/ chronische ziekte. Wij willen hier echt benadrukken, dat wanneer deze aanvullingen en aanpassingen niet gedaan worden, de kans groot is dat zij bij beleid en planvorming worden vergeten en hun situatie zal verslechteren.

Mochten er naar aanleiding van onze inbreng vragen zijn, of de behoefte aan toelichting, dan gaan we graag in gesprek.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **18 september: meningsvormende bespreking**
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Snelting (Volt), Hoogenhout (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Usta (DENK), Groot (CDA), Ait Chrif (PvdA), Malda (ChristenUnie), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Brandts (D66), Maref (VVD), Groot (Arnhem Centraal).
De fracties van SP, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking met de eerste termijn aan de zijde van de raadskamer. Deze is nog niet afgerond. Alle aanwezige fracties, behalve VOLT, hebben hun eerste termijn af kunnen ronden.

Toezeggingen

Wethouder Kundic zegt toe om schriftelijk weer te geven hoe de participatie zal verlopen en dit met de raad te delen.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Wethouder Kundic is nog bezig met haar eerste termijn, hier kan volgende keer verder mee gegaan worden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

J. Gerretschen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **2 oktober: meningsvormende bespreking**
- 18 september: meningsvormende bespreking
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Snelting (Volt), Hoogenhout (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Usta (DENK), Groot (CDA), Ait Chrif (PvdA), Malda (ChristenUnie), Brandts (D66), Maref (VVD), Van der Laak (Arnhem Centraal).
De fracties van SP, BurgerBelang Arnhem, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking. Wethouder Kundic heeft haar beantwoording in eerste termijn hervat.

Toezeggingen

- Wethouder Kundic zegt toe om onderzoeken met de gemeenteraad te delen over de relatie van een snelheidsverlaging naar 30 km/h op de luchtkwaliteit en overige effecten.
- Wethouder Kundic zegt toe om het uitvoeringsplan van het Duurzame Mobiliteitsplan nog dit jaar aan de raad te kunnen sturen, nadat de raad het plan vastgesteld heeft.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Wethouder Kundic is nog bezig met haar eerste termijn, hier kan volgende keer verder mee gegaan worden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

J. Gerretschen

Memo

Datum : 08-10-2024

Aan : Raadsleden en fractievolgers

Van : Wethouder Nermina Kundic

Betreft : Afdoening toezegging #1613

Tijdens de meningsvormende bespreking van het Duurzaam Mobiliteitsplan op woensdag 2 oktober heb ik onderstaande toezegging gedaan:

1613: Wethouder Kundic zegt toe om onderzoeken met de gemeenteraad te delen over de relatie van een snelheidsverlaging naar 30 km/h op de luchtkwaliteit en overige effecten.

Met dit memo beschouw ik de toezegging als afgedaan.

Toelichting
In de bijlagen bij dit memo vindt u de onderzoeken waarin wordt gesproken over effecten van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur. Het gaat om de volgende onderzoeken:

1. **Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe**
   Onderzoek naar effecten van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur in 40 verschillende Europese steden.
2. **30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving**
   Onderzoek van de GGD Amsterdam naar effecten van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur.
3. **Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?**
   Onderzoek van SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) naar effecten van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur.
4. **Introduction of 30 km/h as general speed limit in European cities. What effects can be documented?**
   Onderzoek van het Noorweegse Centrum van Transport naar effecten van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur in Europese steden.

sustainability

MDPI

Review

Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe

George Yannis and Eva Michelaraki *

Department of Transportation Planning and Engineering, National Technical University of Athens, 5 Heroon Polytechniou Str., 15773 Athens, Greece; geyannis@central.ntua.gr
* Correspondence: evamich@mail.ntua.gr

Abstract: To date, more and more European cities are systematically working to expand the proportion of their street network with a speed limit of 30 km/h. This paper endeavored to assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe. In an effort to condense research outputs, a quantitative approach along with qualitative assessments were implemented. This study described the changes in safety, environment, energy, traffic, livability, and health before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. The systematic review was conducted following the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis (PRISMA) guidelines. Results from 40 different cities across Europe, including Brussels, Paris, and Zurich, indicated that reductions in speed limits improved road safety by decreasing the likelihood of crash risk and the severity of crashes that do occur. On average, the implementation of 30 km/h speed limits in European cities demonstrated a 23%, 37%, and 38% reduction in road crashes, fatalities, and injuries, respectively. Lower speed limits also yielded environmental benefits, with emissions decreasing on average by 18%, noise pollution levels by 2.5 dB, and fuel consumption by 7%, indicating enhanced fuel efficiency and reduced environmental impact. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can further contribute to a safer and environmentally sustainable urban environment.

Keywords: 30 km/h speed limits; road safety; speed limit reduction; cities; implementation modalities

check for updates

Citation: Yannis, G.; Michelaraki, E. Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability* **2024**, *16*, 4382. https://doi.org/10.3390/su16114382

Academic Editor: Rosolino Vaiana

Received: 19 March 2024
Revised: 8 May 2024
Accepted: 16 May 2024
Published: 22 May 2024

Copyright: © 2024 by the authors. Licensee MDPI, Basel, Switzerland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

1. Introduction

The European Union's road safety policy framework for 2021–2030 aims to achieve a 50% reduction in road deaths and serious injuries by 2030, with the ultimate goal of "zero deaths on the roads" by 2050, known as "Vision Zero" [1]. Vision Zero is a comprehensive strategy which aims to completely eliminate all traffic fatalities and serious injuries, and promote healthy, safe, and equitable mobility for all road users. First implemented in Sweden in the 1990s, Vision Zero states that any serious or fatal injuries that occur within the road system are unacceptable. This approach is supported by time-limited targets and performance indicators aiming to reduce fatalities and slight and serious injuries [2].

In order to achieve "Vision Zero" in the European Union (EU), the Safe System Approach is promoted [3]. This Safe System prioritizes safer vehicles, infrastructure, lower speeds, and improved post-collision care. In particular, special emphasis is given to safer vehicles through the implementation of regulations and standards for advanced safety features. Additionally, efforts are directed toward enhancing road infrastructure design and maintenance to minimize the risk of collisions and reduce crash severity. Speed management strategies, including lower speed limits in residential streets and effective enforcement, are also crucial to promote safer driving behavior. Improving emergency response systems and post-collision care facilities is essential for better treatment of crash victims and reducing injury severity. Cross-border cooperation is prioritized to enforce traffic regulations consistently across EU member states, while digitalization of driving licenses enhances license management and enforcement.

The implementation of City 30, which enforces a maximum speed limit of 30 km per hour (km/h), aligns with urban sustainability goals, including those outlined in the Cities Mission aiming for zero climate impact by 2030. It serves as a foundational element for initiatives such as the 'Green Footprint' project. By prioritizing spaces conducive to slow mobility, cycling, and walking, City 30 aims to contribute to sustainable urban development. It seeks to promote a variety of transportation modes, enhance safety for pedestrians and cyclists, and foster community engagement and interaction.

In contemporary cities, ensuring traffic safety remains a top priority, prompting government bodies and policymakers to implement strategies aimed at improving road safety and promoting walking and cycling. One such strategy involves lowering speed limits, particularly in areas with high pedestrian density, as a means to reduce the frequency and severity of traffic crashes. Numerous studies have consistently shown that higher speeds increase the chances of being involved in a crash and the severity of resulting injuries [4,5]. By driving at lower speeds, drivers have more time to react to unexpected events, thereby preventing crashes or lessening their impact. Consequently, the implementation of reduced speed limits in residential areas, city centers, and streets with heavy pedestrian traffic is anticipated to decrease noise levels, promote active modes of transportation, and positively influence urban livability [6–8].

To date, several European cities, including Brussels and Paris, are actively pursuing efforts to systematically increase the portion of their street networks governed by a 30 km/h speed limit, either across the entire city or within designated city regions. Many of these cities have adopted a broad implementation of a 30 km/h speed limit as a standard measure, designating it as the default unless otherwise signposted. The adoption of this approach indicates a broader trend toward prioritizing pedestrian safety and urban livability.

This study aims to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits. To achieve this objective, a thorough literature review was implemented and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were provided. This paper described the changes in safety, environment, energy, traffic, and livability, before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits.

This paper is structured as follows: First, the overall concept and the motivation of this study is presented, emphasizing the key principles of Vision Zero and Safe System Approach. In the next chapter, the theoretical background with the benefits of lowering speed limits in cities is given. Then, the methodology of this study is provided. This is followed by the cornerstone chapter of the paper covered by an extensive literature review implemented with respect to the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits measuring road safety, traffic efficiency, environmental impacts, etc., in several European cities. The results of the study are then presented, enabling the emergence of road safety-related conclusions. Finally, the main findings are highlighted and recommendations for implementation modalities are also discussed.

2. Background

Reducing speed limits in cities to appropriate levels, such as 30 km/h, can potentially save lives, prevent road crashes, and reduce injuries among all road users. The improvements in both actual and perceived safety and comfort for road users result in positive outcomes across various societal well-being indicators, including safety, health, energy conservation, environmental preservation, accessibility, equality, and economic prosperity [9,10]. Research and scientific evidence suggest that these benefits have direct or indirect economic implications, often quantifiable [11,12].

The enforcement of speed limits is the most effective measure in order to manage operating speeds [13]. It should be noted that speed enforcement yields optimal results when it is difficult to avoid, when it is continued over a long period of time, and when there is a mix of highly visible and less visible activities. Moreover, it is effective to focus on speed enforcement in situations, roads, and times where speeding is having the most effect on road safety levels. To begin with, speed limits were primarily implemented in

order to reduce the frequency and severity of crashes and decrease the generalized cost associated with road incidents [14]. This countermeasure was introduced with the intention of addressing the fact that up to 30% of casualty crashes occurred in cities.

Moreover, lower speeds can directly benefit the environment through the reduced direct and indirect emissions. Specifically, higher speed limits in urban environments are associated with harsh acceleration and braking [15]. Calmer and slower driving can decrease emission rates of carbon monoxide, volatile organic compounds, and oxides of nitrogen emission rates by up to 17%, 22%, and 48%, respectively, depending on the driver's aggressiveness and the gear engaged [16]. An interesting study conducted by Duong and Lee [17] revealed that vehicle speed contributes to the extent of heavy metal contamination, including lead, cadmium, zinc, and nickel found in road dust.

The implementation of 30 km/h speed limits in cities can yield broader public health benefits beyond just reducing fatalities and serious injuries. These include substantial advantages, such as diminished noise pollution, lower rates of obesity, and increased engagement in active transportation. According to Zijlema et al. [18], utilizing active transport modes improves mental health, while Warburton and Bredin [19] have noted that active transportation is associated with a reduced risk of over 25 chronic diseases and promotes longevity.

Studies have shown that traffic-induced noise is the primary source of noise pollution in cities, accounting for approximately 80% of all communal noise sources. In urban environments where speeds range from 30 to 60 km/h, reducing the speed limit by just 10 km/h can lead to decreased noise levels by up to 40%. Vienneau et al. [20] implemented a comparative risk assessment in Lausanne, Switzerland (i.e., comparing areas with 30 km/h speed limits to a reference scenario without such limits) and results demonstrated that 4700 years of life lost were attributable to road traffic noise. It was also estimated that in the lower speed limit scenario, 1 cardiovascular death, 17 diabetes cases, as well as 72 hospital admissions from cardiovascular disease annually could be prevented [21].

In recent decades, road designs have predominantly prioritized motorized traffic without adequately considering streets as public spaces or ensuring all road users' safety. However, practitioners are increasingly moving away from the idea that there should always be a trade-off between safety and speed. Within the framework proposed by Corben [22], known as "movement and place", both mobility and safety concerns can be addressed simultaneously, rather than treating them as conflicting priorities. By implementing speed limits that are tailored to the specific requirements of a road, considering its function as both a "place" and a pathway for "movement", communities can foster more vibrant and livable environments [23].

Enforcing safe speeds can enhance accessibility and consequently reduce the division caused by roads functioning as barriers within cities. In areas with high levels of motorized traffic and fast-moving vehicles, walking can be discouraged, and social interactions among residents living on opposite sides of the road may be limited. This severance can particularly impact communities in residential areas, potentially impeding children from safely crossing roads to reach school or hindering workers from commuting safely between their residences and nearby workplaces.

Lowering speed limits is often met with resistance due to concerns about potential increases in travel times and traffic congestion. However, research generally indicates that any such impacts range between 3 and 5%, and in some cases, reducing speed limits can even lead to improvements in travel times and congestion levels [24]. Despite fears that lowering speed limits may result in slower travel, studies suggest that the benefits in terms of improved safety and other factors often outweigh any change in travel times. The relevant change is usually lower than most people intuitively assume. This may be due to the fact that in dense urban areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day when most car journeys take place.

Interestingly, speed limit reduction can sometimes lead to improvements in travel times by smoothing traffic flow and reducing bottlenecks. From an economic standpoint, optimal speeds are those that minimize costs related to safety, emissions, journey time, and other relevant factors. According to Hosseinlou et al. [25], these optimal speeds often tend to be lower than the existing speed limits, highlighting the potential advantages of lowering speed limits for overall road efficiency and safety.

To date, there is limited scientific evidence with regard to the city-wide 30 km/h speed limit benefits. This forms the motivation of the current research, which aims at assessing the effectiveness of 30 km/h speed limits in Europe in terms of safety, emissions, energy, traffic, livability, and health. Particular emphasis in the current research will be given to highlight the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits and provide valid suggestions that could be an effective strategy for reducing road crashes, fatalities, and injuries. It is crucial to realize that in Europe where big parts of the cities are dense, city-wide 30 km/h speed limits are proven to save thousands of lives. The policy recommendation that would follow from this study is to implement city-wide 30 km/h speed limits, rather than 30 km/h speed limits in restricted areas of a city.

3. Methodology

The current study undertakes a comprehensive evaluation of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. To achieve this objective, an extensive literature review was conducted, focusing on changes in various parameters such as safety, environment, energy consumption, traffic patterns, livability, and public health before and several months (or 1–2 years) after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. Stringent selection criteria were employed to incorporate studies into this review, which involved assessing factors such as publication date, study quality, and relevance, as well as the overall credibility and validity of the publication sources. This methodological approach ensures the inclusion of research findings, allowing for the assessment of the impacts associated with the adoption of lower speed limits in cities.

It should be clearly emphasized that the estimated health benefits associated with the current speed limits, as well as additional benefits that could be obtained by the implementation of additional 30 km/h speed limits, can be indirectly revealed through factors such as noise reduction, decreased number of deaths from cardiovascular disease, decreased hospital admissions from cardiovascular disease, decreased incidence of diabetes, as well as reduced levels of annoyance and sleep disturbance in individuals.

3.1. Literature Search

To critically assess the effectiveness of implementing a 30 km/h speed limit in cities, a systematic search across scientific articles and gray literature sources was conducted using the key terms outlined in Table 1. While numerous studies, articles, and commercial websites explore the benefits of speed limit reductions for road safety, this literature review specifically focused on research aimed at objectively determining the impact of city-wide 30 km/h speed limits across various domains including safety, environment, energy consumption, traffic flow, livability, and public health.

Following the establishment of inclusion criteria, the identified key terms were systematically entered into the relevant databases. The inclusion criteria for selecting relevant studies were as follows:

- The search term should be present in the title, abstract, or keywords of the study.
- Studies should have been published from 1992 onwards.
- Studies should include information related to the 30 km/h speed limit in the title or abstract.
- Sources should prioritize scientific journals over peer-reviewed conference papers, followed by scientific reports, articles, or websites.
- Only studies published in English were considered for inclusion.

These criteria were meticulously applied to ensure the selection of studies meeting stringent quality and relevance standards, thereby facilitating a thorough and credible assessment of the effectiveness of 30 km/h speed limits in urban environments.

Table 1. Search terms and screened and included papers.

Key Search	Review Search Terms	Screened Papers	Included Papers
30 km/h speed limit	"30 km/h" OR "20 mph" OR "30 km/h speed limit" OR "speed limit" OR "speed limit reduction" OR "maximum speed" OR "reduced speed" AND "traffic calming" AND "city-wide" AND "cities" AND "implementation modalities"	589	70

The search process was conducted across various databases, including ScienceDirect, Scopus, ResearchGate, Google Scholar and PubMed. Initially, publications were identified and screened based on their titles, resulting in 589 potential research articles. Subsequently, these publications underwent further assessment through abstract screening to determine their relevance to the study's objectives. The limitation was set to include publications from 1992 onwards, with a focus on peer-reviewed English language scientific journals, conference papers, articles, websites, and scientific reports for inclusion. In order to enhance the comprehensiveness of the search, additional relevant search terms were incorporated. Following a thorough screening process, a total of 70 publications were deemed suitable for inclusion in the review. The literature predominantly focused on the topic of 30 km/h speed limits, providing a robust foundation for the critical review and assessment of their effectiveness in urban settings.

Regarding the issue of potential sources of bias, seasonal variations may impact traffic patterns and safety outcomes, potentially complicating the interpretation of the results. To address this concern, a comprehensive analysis that accounted for seasonal trends was conducted by comparing safety outcomes during the post-implementation period to historical data from the same time period in previous years (if available). An attempt was made to include comparisons over long periods of time. However, in many cases, no data were available in scientific papers or articles. As a result, comparisons with several months later were included in the analysis in order to provide an overall depiction of the findings for European cities.

3.2. The PRISMA Procedure

The review conducted in March 2024 adhered to the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses (PRISMA) guidelines to ensure the systematic identification of relevant research articles [26]. Recently updated to incorporate advancements in both conceptual and practical methodologies for selecting, identifying, assessing, and synthesizing studies [27], this review aimed to provide a comprehensive analysis of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. The initial search was conducted in March 2023, with all databases accessed for the last time in May 2024.

Regarding the PRISMA framework, it serves as a valuable guideline for transparently reporting systematic reviews and meta-analyses. It aids in the identification of relevant studies by facilitating a structured approach to literature search, screening, and selection based on predefined criteria. PRISMA ensures that the review process is conducted rigorously and transparently, thus enhancing the credibility and reproducibility of the findings.

As for assessing study quality, this approach involved a comprehensive evaluation of various methodological aspects to ensure the trustworthiness and reliability of the included studies. This assessment typically encompasses factors such as study design, sample size, data collection methods, and risk of bias. Validated tools and specific criteria to the study type were also employed in order to systematically appraise the strengths and limitations

of each article. Potential bias, such as the COVID-19 pandemic, short-term effect of a speed reduction, or demand changes were also highlighted.

Moreover, it is crucial to acknowledge the inherent complexity of evaluating study quality, especially given the diverse nature of research methodologies and contexts. Therefore, the proposed assessment incorporates a nuanced interpretation of findings, taking into account the overall body of evidence and the consistency across studies. Particular emphasis was given to prioritize transparency in reporting the assessment criteria and decisions, enabling readers to critically appraise the evidence and draw informed conclusions.

Figure 1 provides an overview of the PRISMA flowchart and the search strategy followed.

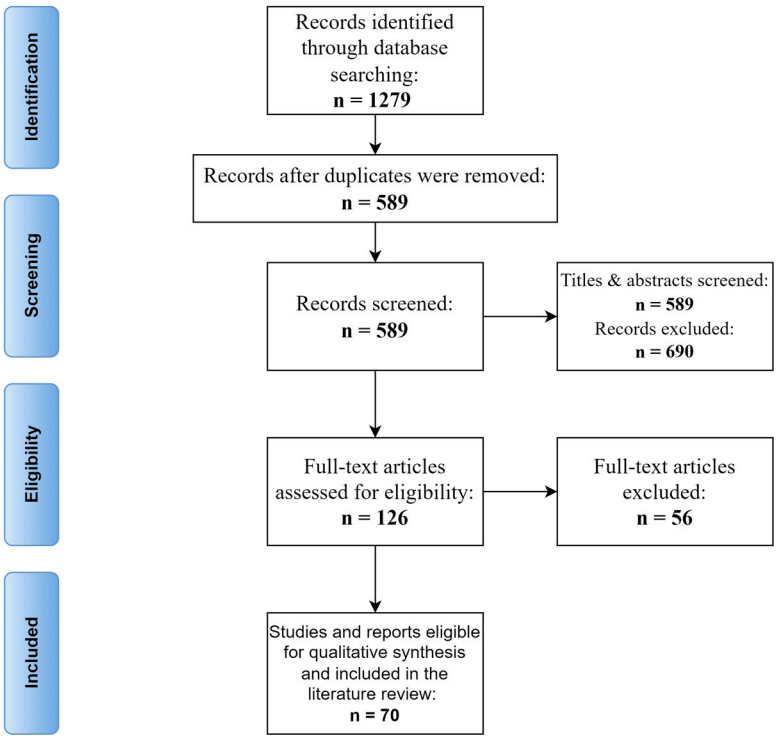


Figure 1. PRISMA flowchart of the systematic literature review.

The search yielded a total of 1279 papers, of which 589 were identified as duplicates. Two reviewers independently screened all papers using a general inclusion/exclusion assessment, following a methodology similar to that of Hawker et al. [28]. A total of 126 articles were selected for full-text review, comprising full papers, articles, websites, and commercial reports recommended by a subject matter expert. Following the full paper review, an additional 56 articles and reports were excluded for not meeting the inclusion criteria. Ultimately, 70 papers, commercial reports, and websites were included in the final review.

4. Literature Review Findings

Scientific evidence has demonstrated that the introduction of city-wide 30 km/h speed limits has resulted in saving more than 37% of lives, alongside positive impacts on the environment, energy consumption, and public health through reduced fuel consumption and increased walking and cycling. Currently, numerous cities worldwide have begun implementing 30 km/h speed limits in substantial portions of their urban areas. Below, a detailed description of the effectiveness of the 30 km/h speed limit in various cities is provided, focusing on safety, emissions, noise, energy usage, traffic flow, livability, and public health. It is worth noting that only cities with populations exceeding 200,000 were considered in this study. Lastly, it should be mentioned that for the majority of cities

examined, data collected came from speed measurements carried out by LIDAR cameras outside the radar zones to avoid the bias of slowdowns dictated by fear of the police.

Previous research on the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe is limited and lacks some important aspects. Thus, this study addresses a gap in the state-of-the-art literature by assessing the impact of reducing speed limits, focusing on the case of several European cities. The evaluation of 30 km/h speed limits on a city-wide and urban environment level is a novel undertaking. The present work presents a complete framework to evaluate the benefits of reducing default speed limits, which can be adopted by other cities worldwide. The conclusions drawn from this research could contribute to a more comprehensive understanding of the effectiveness of speed limit reductions. These findings may have an impact on future policies and initiatives, promoting safer roads for all users worldwide.

4.1. Safety

First of all, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic in EU27, with a corresponding reduction in road crashes, fatalities, and injuries following the introduction of lockdown measures. As a result, for those cities which have implemented speed limit reductions in 2020, part of the exposure reduction can be attributed to the introduction of 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to the relevant decrease (e.g., change demands, traffic patterns).

Most cities implemented the changes fairly recently and just before or during the pandemic (most in 2020 and 2021). Consequently, there is no well-documented knowledge about results from all cities, and existing knowledge mainly concerns more immediate effects such as reduced speed, traffic crashes, noise, air pollution, etc. An attempt was made to take the year 2019 as a reference taking into account the confinements and traffic restrictions on the years 2020 and 2021 which make them non-representative years. The assessment was conducted relatively soon after introducing the intervention.

Findings from the literature review revealed that during the COVID-19 pandemic, average speed increased by 6–11% while a 22% increase in the drivers exceeding the speed limit was observed compared to the 2018–2019 average [29]. Thus, the decreased mobility patterns along with the reduced number of traffic volumes led to a reduction in road crashes and fatalities. This is contradictory with the results derived from the implementation of a 30 km/h speed limit for all cities examined in which lower average driving speeds of up to 7% were found. After this measure, drivers reduced their mean speed and drove conservatively and more carefully which led to improvement of road safety, through the reduction in road crashes and fatalities. Taking the abovementioned arguments into consideration, the study was based on only a few cases (18 out of 40), which in return indicated good results, in which the effect of COVID-19 was not taken into account.

However, it is important to emphasize that it is still too early to document long-term consequences and draw definitive conclusions. While trends from other cities suggest that similar results can be expected over time, it is evident that the 30 km/h speed limit represents a crucial step toward creating safer, more livable cities with fewer road crashes, fatalities, and serious injuries. Although it will take more time to measure and verify these outcomes, knowledge from previous studies has generated clear expectations that reduced speed limits, and vehicular speeds on streets will contribute to such results. The consistent findings across diverse cities suggest that the study may indeed be useful for discussions on the implementation of a general speed limit of 30 km/h in cities.

To begin with, in September 2023, Wales, United Kingdom (UK), has instituted an urban speed limit of 30 km/h, reflecting a comprehensive effort to enhance road safety and improve the overall urban environment [30]. This measure was designed to reduce crash risk, create safer streets for pedestrians and cyclists, and promote a more sustainable and community-friendly approach to transportation. However, the effectiveness of the

introduction of 30 km/h speed limit on road safety in Wales has not been examined yet. Starting on 8 December 2023, Amsterdam, The Netherlands, reduced the speed limit on most of its roads (i.e., 80% of Amsterdam's roads) to 30 km/h [31]. With the new speed limit, it is expected to have a 20–30% reduction in serious crashes [32].

In January 2021, Brussels, Belgium, implemented a city-wide 30 km/h speed limit. Under this policy measure, the maximum speed is set at 30 km/h on all roads in the Brussels Capital region, except for major thoroughfares where the speed limit remains at 50 or 70 km/h. Despite being a new initiative for the city, improvements in road safety were observed. In particular, five months after the introduction of the general 30 km/h speed limit, there was an overall 10% reduction in road crashes (i.e., dropping from 708 in the last quarter of 2020 to 635 in the first quarter of 2021). Specifically, during the first quarter of 2021, there were 635 road crashes compared to 814 during the same period in 2020 (i.e., the first quarter of 2020). Findings from Brussels revealed that the reduction in average speed had no impact on journey times. In particular, slightly shorter journey times were observed. Nevertheless, to mitigate any bias stemming from the coronavirus crisis lockdown, these figures were compared with those from the last quarter of 2020, which recorded 708 road crashes [33].

This decrease was also noticeable for serious injuries in Brussels, where a 37% reduction (i.e., from 38 in the fourth quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021) in serious injuries was identified [34]. It is worth noting that the number of serious injuries was down from 46 in the first quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021. One year later, a 20% reduction in serious injuries was observed, while fatalities also fell from 13 (2018) and 11 (2020) to 5 in 2021; an overall 55% reduction in the total number of fatalities in 2021 compared to 2020 was found [35]. Nevertheless, it should be clearly mentioned that a large part of this reduction (−55% in the number of fatalities) can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic. Interestingly, according to Moore [34], the main reduction was found in crashes with vulnerable road users, such as pedestrians and cyclists.

Similarly, in August 2021, Paris, France, initiated the reduction of speed limits to 30 km/h on 60% of Parisian roads, taking concrete steps to enhance road safety and mitigate noise and air pollution. Several months after the implementation of this measure, a 25% decrease in the number of bodily injuries and a 40% decrease in serious and fatal crashes was achieved [36]. The corresponding percentages are exempt from potential bias relating to the COVID-19 pandemic. Findings from Münster, Germany, where 30 km/h speed limits were introduced in July 2021, revealed that one year after the implementation of the 30 km/h speed limit, there was a 72% decrease in the number of people severely injured in road crashes [37]. In November 2021, Zurich, Switzerland, implemented 30 km/h speed limit restrictions on parts of its street network to reduce noise levels and improve residents' health and quality of life. Following this measure, a 25% reduction in road fatalities was observed. Additionally, the incidence of car–pedestrian crashes was reduced by 16%, and the number of injured pedestrians decreased by 20% [38].

With the aim of encouraging the micromobility in the city of Bologna, Italy, from July 2023, the speed limit dropped to 30 km/h. Three months after the implementation of this measure, road crashes have fallen by 14.5% compared to the same period in 2023 [39]. According to the data provided by local authorities, in the period between 15 January and 14 April 2024, there was a 13.4% decline of crashes with injuries and 17% of crashes without injuries compared to the previous year. It was also revealed that there was a 14.7% drop in pedestrians involved in crashes (i.e., from 102 in 2023 to 87 in 2024).

Moreover, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h aiming to improve road safety, public health, and quality of life for residents as well as reduce noise and air pollution. Two years later, in September 2020, 30 km/h speed limits were set for the entire city. Between 2019 and 2020, the city had reduced the number of road crashes by 28% [40]. This decrease was mainly due to the implementation of 30 km/h speed

limits; however, it is unclear if part of this reduction could be attributed to the COVID-19 pandemic. Overall, it is important to point to the evidence from Spain, where the speed limit on the majority of roads was changed from 50 to 30 km/h in 2019. After two years of implementation (2019–2021), Spain has reported a 20% reduction in urban road deaths, with fatalities reduced by 34% for cyclists, 31% for the elderly, and 24% for pedestrians. In order to explain this reduction in road deaths in Spain, it should be mentioned that the 30 km/h speed limit on single-lane streets in each direction came into effect in September 2020.

In 2004, Helsinki, Finland, introduced widespread 30 km/h speed limit restrictions, which were later expanded in 2019. Initially implemented in the city center and certain residential areas, these speed restrictions were eventually extended to encompass almost all streets. Following the implementation of this measure, streets with lower speed limits experienced a 9% decrease in road crashes resulting in personal injury. Moreover, in areas where the speed limit was reduced from 40 to 30 km/h, a 19% decrease in pedestrian injuries and a 34% decrease in vehicle damages were observed. The most important improvement occurred in the city center, where traffic-related injuries dropped by 42% [41]. In 2019, coinciding with the city-wide introduction of the 30 km/h speed limit, there were no pedestrian or cyclist fatalities in road crashes. Luxembourg has also expanded its city-wide 30 km/h speed limit to cover all built-up areas, mirroring Helsinki's initiative, where not a single pedestrian or cyclist was killed in road crashes in 2020 compared to 2021 [42].

In general, close to 200 cities in France have introduced a 30 km/h speed limit so far, including Grenoble, Nantes, and Lille. More specifically, in 2016, Grenoble, France, extended traffic to 30 km/h throughout the country. In 2016 and 2017, 43 of the 49 municipalities in the metropolitan area gradually joined this approach, with 30 km/h becoming the rule, making the metropolis the first major urban area to implement the generalization of 30 km/h. There was a reduction in the number and severity of road crashes, with pedestrians in particular spared from crashes [43]. An intriguing study found that the number of pedestrians killed or injured in Grenoble had decreased by 50% since the city implemented a 30 km/h speed limit [44]. What is more, road crashes seem to be decreasing, in number and severity, and pedestrians were particularly spared from crashes.

Similarly, in March 2022, Lyon, France, implemented city-wide 30 km/h speed limit aiming to improve the well-being and health of its residents. One year later, an initial encouraging assessment was drawn up; crash rates dropped by 22%, while hospitalized injuries decreased by 40% [45]. In addition, Lille, France, was another city which has announced a 30 km/h speed limit from January 2021, aiming to improve road safety and make the city streets quieter to encourage more active modes of transport. On 19 August 2020, the council began dropping the city-center speed limit from 50 to 30 km/h with the aim of turning 88% of Lille's roads into 30 zones, except for main roads. With only 44% of its roads having a 30 km/h speed limit back in October 2019, this was a major step and represented rapid progress. In August 2020, Nantes went into the 30 km/h speed limit in more than 80% of the urban roads, while one year later, Montpellier also started the implementation of 30 km/h zones. New signs have been installed at the entrances to the built-up area, identified by road markings, while zones remaining at 50 km/h were exceptions [46].

In July 2016, Edinburgh, UK, reduced the speed limit on nearly all of its roads (e.g., city center, main streets, and residential roads) from 30 miles per hour (mph) to 20 mph (roughly 30 km/h). One year after the extensive evaluation of 20 mph speed limits, a 38% drop was observed, with 371 fewer crashes compared to the previous year. This decrease included fewer crashes involving cyclists and pedestrians [47]. A breakdown of the casualty figures revealed that one year later, the number of fatalities dropped by 23% (i.e., 11 fewer fatalities compared to the previous year) while the number of serious injuries fell by 33% [48]. In a recent study, Abohassan et al. [49] examined the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton. It was revealed that the overall number of collisions and injuries as well as fatalities resulting from collisions decreased by 25% and 31%, respectively.

In addition, in June 2016, London, UK, has implemented 20 mph (30 km/h) zones. The implementation of 20 mph zones resulted in an overall 46% decrease in death and serious

injury crashes, with a 50% reduction specifically for children aged 0–15 inside the zones. Monitoring of the 20 mph schemes by Transport for London [50] revealed reductions in collisions since the implementation of this measure. The number of collisions decreased by 25% (i.e., from 406 to 304), and collisions resulting in death or serious injuries also decreased by 25% (i.e., from 94 to 71), highlighting the substantial impact of reducing speeds across London. Although vulnerable road users (VRUs) remained most at risk on London's roads, collisions involving VRUs decreased by 36% (i.e., from 453 to 290) since the introduction of the 20 mph speed limits. Particularly encouragingly, collisions involving pedestrians decreased by 63%.

In Bristol, UK, the implementation of 20 mph zones has resulted in a 63% reduction in fatalities at the city level [51]. Similarly, in Warrington, there was a reported 43% reduction in serious and slight pedestrian injuries compared to the 18-month period before the experimental period [52]. Furthermore, in Brighton and Hove, 20 mph limits were introduced in the city center in April 2013. In the first year of implementation, traffic speed has dropped on 74% of roads, leading to 327 fewer casualties (−45%), including a 1% reduction in fatal injuries, an 11% decrease in serious injuries, and a 33% drop in slight injuries [53].

In 1992, Graz, Austria, was the first major European city which introduced a general 30 km/h speed limit in all city areas, aiming to improve road safety, air quality, and reduce car reliance. Nowadays, the 30 km/h speed limit applies to nearly 80% of the city's road network, encompassing all residential roads, school zones, and areas adjacent to hospitals. Already in the first two years of the policy, a 12% reduction in the number of road crashes was identified while 20% fewer persons were seriously injured after introducing the reduced speed limits from 50 to 30 km/h [54]. At the same time, road crashes involving pedestrians and motorists also decreased by 17% and 14%, respectively [55]. As there were no other policy changes related to safe transportation during the same time period, the success could be probably attributed to the implementation of 30 km/h speed limits; but of course, there might be other aspects which can affect safety besides policy. Interestingly, the number of crashes began to rise again since 1996, but this was attributed to crashes occurring on higher-level roads where speed limit restrictions did not apply. In areas with 30 km/h limits, the total number of crashes remained constant or even decreased [41].

Scotland's biggest city, Glasgow, introduced 30 km/h speed limits at the end of 2019 in order to create safer streets and make cycling and walking more appealing options for everyday transportation. In Glasgow, there are currently eighty-two 20 mph zones covering 288 km of roads, including the city center. Analysis of the police database revealed a total 31% reduction in the number of casualties within these zones since the implementation of this measure [56]. In Berlin, Germany, the introduction of a 30 km/h speed limit in 2017 has led to a drop in crash rates by around 10% from 2017 to 2020 [57].

Previous research has examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h on actual driving speeds [54,58–62]. Specifically, after the implementation of 30 km/h speed limits in Wales, United Kingdom (UK), average speeds decreased by 12.8% [30]. Similarly, preliminary figures from Brussels, Belgium, indicated a 7% reduction in average speed on streets that adopted the new 30 km/h limit [63]. However, it was noted that this effect increased over time. For the city of Grenoble, in France, a reduction of 4.2 km/h in mean speeds was demonstrated, resulting in an average speed slightly above 30 km/h [64]. Additionally, Hu and Cicchino [7] collected vehicle speed data before and after the implementation of speed limit reductions in Boston and at control sites in Providence, Rhode Island, where speed limits remained unchanged. They observed a decrease in average driving speeds by 0.3%.

It should be noted that while a decrease in driving speeds was revealed, the extent of this change can vary depending on several factors, such as the speeds driven before, the implementation of design alterations like speed bumps, enforcement levels, the presence of children and pedestrians on roads, and public awareness campaigns. Moreover, compliance with reduced speed limits is typically higher when the speed limit has been reduced

in city-wide areas compared to individual streets. Interestingly, a commonly observed phenomenon is the "spill over effect" [58,65], where driving speeds also decrease on streets unaffected by the speed limit reduction. This is attributed to drivers adjusting to a new driving speed, making 50 km/h feel relatively faster after driving at 30 km/h for a period, compared to constantly driving at 50 km/h.

Lastly, it should be clearly mentioned that according to the preliminary results, only positive effects with regards to 30 km/h speed limits and road safety were identified. In particular, for all reports and studies examined, speed limit reductions from 50 km/h to 30 km/h were associated with a decreased number of road crashes, fatalities, and injuries, and no negative impact was observed.

4.2. Environment

As already mentioned, in January 2021, Brussels, Belgium, established a city-wide 30 km/h limit. Five months after the implementation, there was a reduction in traffic noise by 2.5 db. Similarly, the introduction of 30 km/h limits in Paris, France, in August 2021, aimed to enhance air quality and mitigate noise pollution. It was revealed that noise pollution decreased by 3 dB following the implementation of reduced limits. Similarly, in November 2021, Zurich's decision to lower its speed limit was primarily driven by the goal of reducing noise pollution. After implementing this measure, it was found that traffic noise decreased by an average of 1.6 dB during the day and 1.7 dB at night [66].

The implementation of city-wide 30 km/h speed limits has led to reductions in noise levels. For example, in Buxtehude, Germany, there was a reduction of 7 dB [67]. Similarly, in Graz, Austria, noise levels decreased by 1–2 dB, while in Berlin, Germany, a reduction of 3 dB was observed [67]. In Modena, Italy, noise levels decreased by 3–5 dB [68] and in Sweden, low-speed zones resulted in an average noise reduction of 3–4 dB, with a maximum reduction of 7 dB [69]. These findings underscore the impact that implementing city-wide 30 km/h speed limits can have on reducing urban noise pollution, thereby contributing to an improved quality of life for residents. It should be clearly mentioned that the above-mentioned values refer to the average decrease in noise level (expressed in dB) throughout the day. Additionally, where available, separate data on reductions in traffic noise during the day and night were provided.

In order to evaluate the impact of speed limit reduction from 50 to 30 km/h on noise and air pollutant emissions in Münster, Germany, research was conducted and data before and after the introduction of the speed limit were utilized [70]. It was found that speed limit reduction led to a reduction in road traffic noise, both metrologically and mathematically, and the introduction of a 30 km/h speed limit had a positive effect on air pollution by decreased nitrogen dioxide (NO_2). In Edinburgh, UK, the speed limit on nearly all of its roads was reduced from 30 mph to 20 mph. One year later, the areas with the reduced speed limit experienced a reduction in particulate matter (PM) by 8% [62]. A similar pattern was identified in London, where an 8–10% decrease in PM was observed, after the introduction of 20 mph zones.

In January 2017, Berlin, Germany, implemented 30 km/h speed limit to five main roads. Following this measure, improvements in air quality were observed. In particular, nitrogen dioxide and monoxide emissions decreased by up to 29% from 2017 to 2020 in four out of the five cases [41]. Furthermore, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h with the aim of reducing noise and air pollution. One year later, the city experienced reductions in air pollution; an 11.4% decrease in NO_2-μm^3, a 17.1% decrease in NO_X-μm^3 and a 19.1% decrease in PM_{10} was identified [40]. Another important finding of the impact assessment in the city of Graz, Austria, was that noise levels and NO_x emissions dropped by 2.5 dB and 25%, respectively, when maximum speeds of 30 km/h were introduced [54].

On the other hand, opponents of 30 km/h speed limits in cities have criticized their efficacy with respect to air pollution (CO_2, NO_x, and particulate matter). Specifically, two assumptions were made: the former refers to the emission levels when a car is driven at

constant speeds (30 km/h versus 50 km/h), while the latter refers to the realistic driving cycle of accelerations and decelerations (i.e., which differ with different speed limits). Regarding the aforementioned assumptions, results from the literature revealed an increase in emissions [71,72]. Based on these findings, 30 km/h speed limits generate more emissions compared to 50 km/h only when the vehicle is at constant speed with no acceleration and deceleration. In fact, a higher speed limit always means more acceleration and deceleration in cities. Moreover, Tang et al. [73] examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h. Their results showed that the emission of NO_x and PM increased due to speed limit reduction. However, the extent of the increase depends on the type of network and the traffic characteristics. Moreover, Gressai et al. [74] provided a more nuanced analysis, arguing that the impact of revealed speed limits on traffic can vary depending on network topology and emphasizing the need for careful planning and analysis before implementing speed limit reductions.

4.3. Energy

Previous studies have shown the effectiveness of 30 km/h speed limits in terms of energy and fuel consumption. Based on the literature, lower speeds lead to lower fuel consumption while smoother traffic flow leads to additional fuel economy, i.e., eco-driving [75]. Similarly, Ahn and Rakha [76] investigated the environmental and energy impacts of traffic calming measures, such as the implementation of 30 km/h speed limits in residential areas. It was revealed that designs that require drivers to maintain a more consistent low speed, rather than rapidly accelerating and decelerating, were not only better for road safety but also for fuel consumption and emissions.

In a survey implemented in the Netherlands by Haworth and Symmons [77], it was found that lowering speed limits and modifying driving style were found to improve fuel economy and other environmental outcomes in addition to improving safety. In particular, results demonstrated that with speed limit reduction, fuel consumption declined by 11%. In addition, Litman [78] attempted to quantify the energy and environmental impact of 30 km/h speed limits. The results indicated that when vehicle speeds reduced speeds from 50 km/h to 30 km/h, a 7% decrease in fuel consumption was identified. Rowland & McLeod [79] revealed that decreasing maximum speed by 20% (i.e., from 50 km/h to 40 km/h), fuel consumption decreased by 3.4%. However, these effects are relatively small and are often offset by a more continuous traffic flow (or less accelerations) and reduced car traffic which may be due to reduced capacity and other modes being more attractive [71].

Nevertheless, it should be noted that there are a few concerns about the positive effect of 30 km/h speed limits on fuel consumption. There are arguments often raised against low-speed zones, that vehicles have less efficient fuel consumption at lower speeds and can also generate more emissions, reducing air quality [80]. For instance, Woolley et al. [81] claimed that fuel consumption may be under lower speed limits, although this result may have been biased to some extent by the specific fuel models available in the study. This may be due to the common understanding that traditionally, motor vehicles were designed to maximize fuel consumption when operating at around 50 km/h. However, cities with such speed limits typically generate patterns of harsh acceleration and braking for intersections, turns, or traffic congestion. Research has found that this type of travel pattern is worse for fuel consumption and emissions than traveling at a slower but more consistent operating speed, which lowers the amount of acceleration and braking between stops.

4.4. Traffic

It should be clarified that traffic congestion is typically measured using various metrics, including travel times and traffic volumes or traffic flow (i.e., delays in traffic). Travel times are often monitored using GPS data, traffic sensors, or video surveillance cameras installed along roadways, while delays in traffic can be assessed by comparing actual travel times to expected travel times under free-flowing conditions.

Reducing speed limits can prompt road users to choose alternative routes or modes of transportation, which, therefore, has a great impact on traffic volumes. To begin with, in July 2016, Edinburgh in the UK adopted a 20 mph speed limit across all residential areas. Nightingale et al. [62] investigated the impact of speed reduction on traffic volume in the city of Edinburgh. To achieve this objective, traffic data collected before and 12 months after the phased implementation of city-wide 20 mph speed limits from 2016 to 2018 were analyzed. Results indicated an overall 5.7% reduction in average speed and a 2.4% reduction in traffic volumes, but with the direction of effect uncertain. Additionally, the decrease in average speeds was consistent across different days of the week and times of the day, except during the night (01:00–06:00 am) when traffic volumes were relatively low, possibly due to higher average speeds during that time period.

It is worth noting that in Brussels, Belgium, with the implementation of 30 km/h speed limits, no alteration in travel times was identified [82]. Indeed, in some cases, there have been traffic improvements thanks to greater traffic fluidity [83]. In a survey conducted in Bilbao, responders who were initially most resistant to the measures, such as traders, delivery drivers, and taxi drivers proved to be happy to improve traffic flow and acknowledge that the lower speed limit did not cause them any problems [43]. At the same time, with the introduction of the generalized limit throughout the city to 30 km/h, a 2% decrease in traffic in Bilbao was also observed. With the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, travel times had lengthened by between 10″ and 30″ seconds per kilometer, a gap that almost disappeared during rush hour [83].

At the same time, in Grenoble, France, there was a reduction in motorized traffic in the city between 2016 and 2018. In particular, there were 9% fewer light vehicles and 20% fewer heavy vehicles after the introduction of 30 km/h speed limits in urban and rural communities in Grenoble's metropolitan area [43].

It is worth noting that travel times were found to increase between 3% and 5% [60]. The aforementioned increases are usually far lower than most people intuitively assume [24]. This may be probably due to the fact that in dense areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day at which most vehicle trips take place.

Like other initiatives that restrict car traffic in cities, public support increases substantially during the implementation. This is mostly because people tend to overestimate the negative impacts, such as increased traffic congestion and longer travel times, while underestimating the benefits of smoother traffic flow. Moreover, the positive outcomes often only become noticeable after the measures are in place, which probably makes them more appreciated afterwards.

4.5. Livability

Traveling by car may be discouraged due to the increase in travel time resulting from lower speed limits. Traveling by bicycle and foot became more attractive due to the declined crash risks, which were also observed in Brussels after the speed limit reduction [34]. In addition, Copenhagen, Denmark, implemented a 30 km/h speed limit in the city center from June 2022 to encourage the use of public transport and reduce CO_2 emissions [84]. However, due to the limited time since implementation, the impact of this measure has not yet been examined.

After the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, Switzerland, pedestrians and cyclists were found to be the most satisfied. In addition, many interviewees reported feeling that the roads were safer and less noisy [43]. In Graz, Austria, one of the primary goals of reducing the speed limit from 50 to 30 km/h was to decrease reliance on cars and simultaneously encourage cycling. Results indicated that after the introduction of 30 km/h speed limits, more than 16% of journeys were made by bike [43]. Interestingly, a survey conducted in July 1992 showed that only 30% of residents were in favor of 30 km/h speed limits before their introduction, while just 8 months later, the satisfaction rate had already risen to 52%, reaching 81% in 2002.

Reducing speed limits not only enhances road safety for all users but also facilitates better utilization of public space, promoting soft and active mobility while providing opportunities to reimagine cities. By lowering the speed limit from 50 to 30 km/h, an average of 20 to 50 cm of roadway is freed up, which can be repurposed for various uses such as extending sidewalks, introducing greenery, and creating cycle paths to encourage multimodality and active travel across the French capital. Similarly, Lille became the first city in France with over 500,000 inhabitants to gradually lower its speed limit to 30 km/h almost everywhere, aiming to prioritize pedestrians and reduce the dominance of cars [43]. The main benefit after three years of implementation was a 55% increase in the number of cyclists compared to 2016 figures [43]. After three years of implementation of 30 km/h speed limits in Grenoble, France, active users approved the proposed approach and cyclists' feelings have improved over the duration of the evaluation: 61% of pedestrians and 70% of cyclists are in favor of the new regulations [85].

4.6. Health

With the introduction of 30 km/h speed limits in Bilbao, findings revealed that there were fewer stressed citizens, with less health problems, and therefore, a quieter city was promoted. Cycling trips increased almost sixfold, from 320,000 in 2018 (before the introduction of the measure) to 1,791,000 in 2022 [83].

Calm driving in lower speeds is a means of promoting healthier living for drivers. All road users, especially children and the elderly, are more likely to walk and feel more confident in venturing outside their homes, trying to cross the street. Additionally, the implementation of city-wide 30 km/h speed limits increases opportunities for work and social interaction and reduces health inequalities through improved accessibility for road users with restricted mobility, hearing, vision, or mental health, as well as children, elderly individuals, pedestrians, cyclists, youth, and commuters [86].

Reducing speed limits in cities will provide substantial cost savings and health benefits. Furthermore, Cleland et al. [87] demonstrated that the widespread implementation of 30 km/h speed limits in cities can improve the health of the public (e.g., road safety, active travel) through reduced emissions and increased physical activity related to walking and cycling. At the same time, Cairns et al. [11] revealed that 20 mile per hour speed limits were found to be an effective means of improving public health via reduced road crashes and injuries.

As already mentioned, the improvements resulting from reduced noise are likely noteworthy. Findings from an interesting study conducted by Rossi et al. [21] revealed that noise reduction was far more important for improvements of public health than the number of reduced collisions. This was likely due to reduced stress levels and improved sleep, which, among other factors, had a positive impact on the prevalence of cardiovascular diseases and diabetes. Similarly, the effects of decreased air pollution in cases of less car traffic could prevent a large number of years of life lost [88]. Lastly, Brown et al. [89] indicated that if active travel modes are increased, a substantial health benefit due to more physical activity will be provided. The overall health effects through the large decrease in road crashes in injuries is probably relatively small when compared to the (possible) extents of increased health due to less noise, less air pollution, and more physical activity.

5. Discussion

Setting a speed limit of 30 km/h in areas where people and traffic mix can lead to safer, healthier, greener, and more livable streets. The reduction in speed limits aims to improve road safety by lowering traveling speeds, thereby reducing the risk and severity of crashes. Additionally, the introduction of 30 km/h speed limits can decrease congestion, improve traffic flow, and reduce travel times by minimizing stop/start traffic movements. Calmer driving at lower speeds promotes healthier living for drivers and all road users. Furthermore, implementing 30 km/h speed limits can reduce fuel consumption, emissions, and noise. Smoother traffic flow leads to additional fuel economy, while streets that prioritize

safe walking and cycling can reduce car dependency and harmful vehicle emissions that contribute to climate change. The introduction of 30 km/h speed limits plays a crucial role in reducing air pollution by decreasing carbon dioxide and nitrous oxide emissions from diesel cars, as well as particulate matter emissions from both diesel and petrol cars. Table 2 illustrates the target goals of cities that have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h, along with the frequency of each motivation given by the 40 cities examined.

Table 2. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h.

Target Goals	Cities
Less crashes, fatalities and injuries	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Berlin, Bologna, Brighton, Bristol, Brussels, Den Haag, Dublin, Edinburgh, Florence, Glasgow, Graz, Grenoble, Helsinki, Hove, Leuven, Lille, Ljubljana, London, Lyon, Madrid, Montpellier, Munich, Münster, Paris, Stockholm, Strasbourg, Toulouse, Wales, Warrington, Valencia, Vienna
Less air pollution	Antwerp, Berlin, Copenhagen, Graz, Leuven, Lille, Ljubljana, Madrid, Münster, Paris, Strasbourg
Less noise	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Brussels, Edinburgh, Graz, Grenoble, Leuven, Lille, Lyon, Münster, Paris, Strasbourg, Zürich
Less traffic congestion	Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille
More cycling and walking	Amsterdam, Barcelona, Brighton, Bristol, Edinburgh, Florence, Glasgow, Grenoble, Hove, Lille, London, Lyon, Madrid, Munich, Paris, Toulouse, Wales
Increased livability	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Bologna, Brussels, Copenhagen, Edinburgh, Florence, Glasgow, Helsinki, Ljubljana, Lyon, Montpelier, Münster, Paris, Toulouse, Wales, Warrington
More public space	Amsterdam, Brighton, Bristol, Bologna, Glasgow, Grenoble, Lyon, Montpellier, Münster, Paris
Improved health	Bilbao, Barcelona, Wales

The majority of cities (34 out of 40) cited increased traffic safety, leading to fewer road crashes and less severe collisions, as the main goal of reducing speed limits. A great percentage (35%) of cities (14 out of 40) also identified noise reduction as a reason, while only 11 out of 40 cities proposed this measure to address air pollution, as indicated in Table 2. Additionally, improving the usage of active or alternative transport modes was cited by 18 out of 40 cities as a motivation, and improving the quality of public space was mentioned by ten cities. Eighteen cities mentioned increasing livability, enhancing the friendliness of the city, or improving the quality of life. Improved health was only mentioned by Barcelona, Bilbao, and Wales, mainly as a consequence of reduced noise and increased use of active transport modes. Only five cities (i.e., Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille) mentioned the reduction of car usage and traffic congestion as a motivation, though not as the main motivation but rather as a welcomed side effect. It is worth noting that improvement of child play or independence, as well as enhancement of social interactions, social cohesion, or social safety, were not mentioned once as immediate motivations.

It is apparent that most of these cities have only reduced the speed limit in the last couple of years. By the time writing of this paper (May 2024), most cities were in western Europe, mostly France, Belgium, and Spain. For each city, an attempt was made to identify the motivations and ambitions. Figure 2 depicts a schematic overview of the most important—defined as being a pioneer or large—cities with 30 km/h speed limits along with their target goals and motivations.

A comprehensive literature review was conducted to identify cities that have either reduced or intend to reduce the speed limit to 30 km/h on the majority of their streets, including main streets in addition to residential or side streets. Subsequently, comparisons were made between conditions before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. It is important to note that since many of these cities have only recently lowered their speed limit, the impact of implementing 30 km/h limits in several cities has not yet been fully examined.

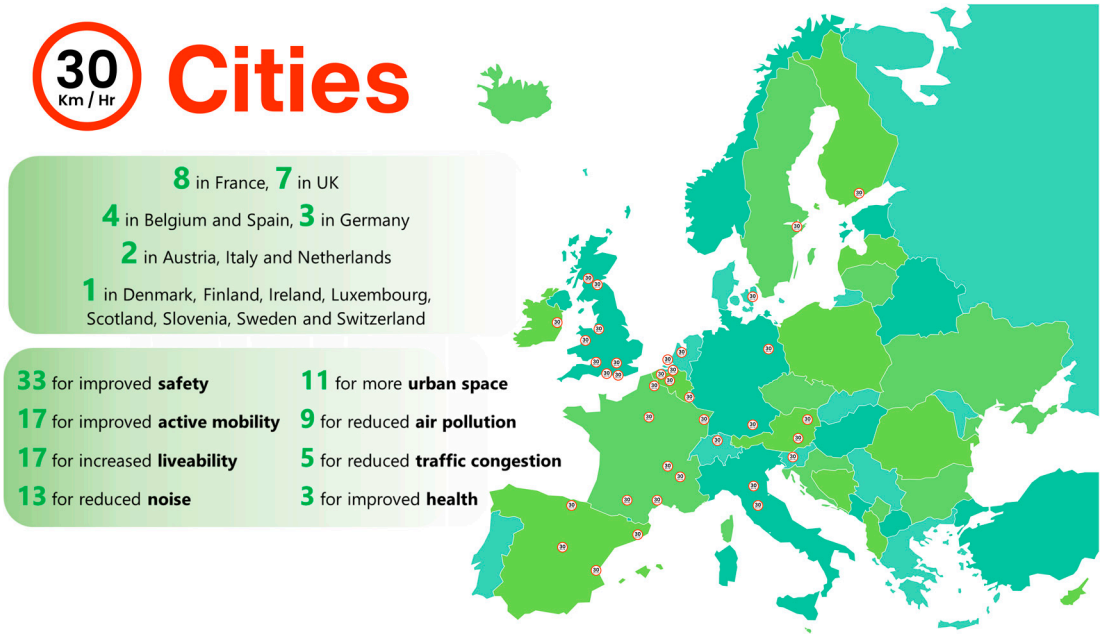


Figure 2. A schematic overview of the cities with 30 km/h speed limits along with their target goals.

Table 3 presents a summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in terms of safety, emissions, noise, and traffic, while Table A1 in Appendix A provides an overview of the cities which reduced their speed limit to 30 km/h and their motivations to do so by screening scientific papers, reports, and articles. It should be mentioned that the numbering (i.e., from 40 to 1) in Table A1 refers to the total number of cities included in the meta-analysis (i.e., from the oldest to the most recent implementation date started).

Table 3. Summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO_2, NO_x, PM	Noise	Congestion
40	Amsterdam						
39	Wales						
38	Bologna	−14.5%					
37	Florence						
36	Copenhagen						
35	Lyon	−22%		−40%			
34	Den Haag						
33	Zurich	−16%	−25%	−20%		−1.7 dB	
32	Toulouse						
31	Vienna						
30	Paris	−40%		−25%		−3 dB	
29	Montpellier						
28	Münster			−72%	↓	↓	
27	Valencia						
26	Leuven						
25	Brussels	−10%	−55%	−37%		−2.5 dB	
24	Nantes						
23	Glasgow		−31%				
22	Antwerp						
21	Barcelona						
20	Lille						
19	Helsinki	−9%		−42%			
18	Madrid						
17	Bilbao	−28%			−19%		−2%

Table 3. *Cont.*

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO_2, NO_x, PM	Noise	Congestion
16	**Strasbourg**						
15	**Dublin**						
14	**Berlin**	**−10%**			**−29%**	**−3 dB**	
13	**London**	**−46%**	**−25%**	**−25%**	**−10%**		
12	**Grenoble**	**−30%**	**−20%**	**−50%**			**−9%**
11	**Ljubljana**						
10	**Luxembourg**	↓					
9	**Ghent**						
8	**Edinburgh**	**−38%**	**−23%**	**−33%**	**−8%**		**−2.4%**
7	**Bristol**		**−63%**				
6	**Munich**						
5	**Brighton**			**−45%**			
4	**Hove**			**−45%**			
3	**Warrington**			**−43%**			
2	**Stockholm**						
1	**Graz**	**−12%**		**−20%**	**−25%**	**−2.5 dB**	

Gray color indicates that the impact of the implementation of 30 km/h in this city has not been examined yet. The symbol ↓ indicates that the quantitative effect of this measure has not been provided; only qualitative impact is given. The above reductions refer to a comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits which is not the same among all cities examined.

The range along with the average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limit in terms of safety (i.e., crashes, fatalities, injuries), emissions, noise, fuel consumption, and traffic congestion are presented in Table 4. Notably, there was a decrease in road crashes, with an average reduction of 23%, and a maximum reduction of 46%, as indicated in Table 4. This reduction in crashes translates to a safer urban environment, as evidenced by the corresponding decrease in fatalities and injuries by averages of 37% and 38%, respectively, with even more substantial reductions in certain instances. Additionally, the implementation of lower speed limits resulted in tangible environmental benefits, including an average decrease of 18% in emissions and reductions in noise pollution levels by an average of 2.5 dB. Furthermore, fuel consumption decreased by an average of 7%, indicating improved fuel efficiency and reduced environmental impact. Moreover, the reduction of city-wide speed limits contributed to the alleviation of traffic congestion, with an average reduction of 2%.

Table 4. Range and average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limits.

	Range	Average
Crashes	−[9–46%]	**−23%**
Fatalities	−[23–63%]	**−37%**
Injuries	−[20–72%]	**−38%**
Emissions	−[8–29%]	**−18%**
Noise	−[1.7 dB–3 dB]	**−2.5 dB**
Fuel consumption	−[3.4–11%]	**−7%**
Traffic congestion	+[5% up to −9%]	**−2%**

It should be clearly mentioned that Table 4 contains the range and average values from 18 cities for which there was information available. It should be noted that each of the 40 European cities examined had different sizes and characteristics, different total length of 30 km/h implementation area (e.g., 75% of road network, 65% of urban roads, or the entire city center), different population sizes, and different implementation periods for

which the assessment was made, as presented in Table A1 in Appendix A. Taking all the aforementioned arguments into consideration, it was difficult to interpret the results within the context of population disparities. It is still too early to draw definitive conclusions and it is known from other cities that the trend continues more strongly over time. Thus, a conservative approach was followed by simply presenting the average changes observed.

These findings underscore the multifaceted advantages of lower speed limits, not only in enhancing road safety but also in promoting environmental sustainability and improving overall urban livability. As such, policymakers and urban planners should consider the implementation of reduced speed limits as a comprehensive strategy for creating safer, healthier, and more efficient urban environments.

5.1. Research Gaps

The study encountered several limitations that warrant acknowledgment. Firstly, there was a lack of data to quantitatively assess the effects of speed limit reductions on livability and public health. Given that many of these cities have only recently implemented the speed limit reductions, the impact of the introduction of 30 km/h speed limits in several cities has not yet been thoroughly examined through scientific journals and papers. Importantly, to date, there has been no comprehensive evaluation of the impact of city-wide 30 km/h speed limits on road crashes, fatalities, and serious injuries. By the time of writing of this paper, although the vast priority was to include peer-reviewed journals over peer-reviewed conference papers in order to ensure the quality of this paper, there was no evidence found in the literature; thus, scientific reports, articles, and websites were included in the meta-analysis to support our findings. Also, it should be noted that the majority of reports and articles included in the analysis seems valid as it includes results of 1–2 years of 30 km/h speed limit implementation.

It is important to clarify that the results presented in this study are based on limited and primarily anecdotal evidence gathered from various sources, including websites of organizations and public authorities, as well as detailed reports. There is a lack of comprehensive data from all cities based on published papers in scientific journals. Furthermore, the available information primarily focuses on immediate effects such as reduced speed, road crashes, noise, and pollution.

Secondly, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic and road safety, with a reduction in road fatalities per million population following the introduction of lockdown measures. It should be clearly mentioned that a great part of this reduction can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic.

Thirdly, the scientific literature review revealed mixed results concerning fuel consumption, energy usage, and the impact of speed limit reductions. While some studies indicate that fuel consumption and CO_2/NO_x emissions might increase when a car is driven at 30 km/h instead of 50 km/h, other research suggests otherwise. For instance, a study by Cerema [85] found that more CO_2 emissions were generated when traveling at a constant speed of 30 km/h compared to 50 km/h, highlighting the pollution generated during frequent deceleration and acceleration typical in urban driving conditions and at higher speeds. However, these effects were generally minor and often mitigated by factors such as a more continuous traffic flow (resulting in fewer accelerations) and reduced car traffic due to other modes of transport becoming more appealing [71]. The relationship between speed and air quality is complex and influenced by various factors including vehicle type, brake and tire wear, variability and consistency of driving speed, and the nature of the road environment. Studies conducted elsewhere have yet to definitively prove either a positive or negative effect on air quality; driving at a 30 km/h speed limit may cause some emissions to rise slightly while others may decrease.

Moreover, another limitation of the present collision meta-analysis was that only several months and one or two years' worth of post-implementation data was utilized. Even though the key findings and the outcomes were promising and encouraging, the analysis should be interpreted as preliminary until additional years' data become available in order to guarantee a more definitive and thorough evaluation. Thus, additional data collection and evaluation are needed in order to assess these potential effects. The short-term effects of a speed reduction may be enhanced due to novelty and enforcement; however, the long-term effects of posted speed limit reductions could not be further determined.

It should be noted that the research findings highlighted the importance of context-specific analysis when adjusting speed limits, taking into account factors such as local conditions, traffic volume, and road type. Nevertheless, it is important to recognize that the effectiveness of speed limit changes may vary depending on the specific road network, necessitating careful planning and analysis before implementation. In addition, when a speed limit change occurs on a specific road, it is likely to affect traffic patterns and flow in the surrounding road network, potentially leading to changes in collision patterns. Lastly, the impact of reduced speed limits on aspects such as livability, public space usage, social interactions, social cohesion, life satisfaction, sense of belonging, and sense of street ownership remains poorly studied. Also, the exact effects on mental and physical health have not been directly measured in the existing literature. Even though many cities analyzed listed livability, friendliness of the city, quality of life, and significance or usage of public space as key motivations, these aspects have so far been only seldomly investigated. Therefore, as there is a lack of research evaluating 30 km/h speed limit interventions, not all key public health outcomes have been adequately investigated and reported, meaning perceptions cannot be confirmed or refuted [58,90]. Consequently, this may be considered another limitation of the study.

5.2. Suggestions for Further Research

Overall, the study demonstrated that the implementation of the new speed limit had a positive impact on road safety, as evidenced by reductions in speeds and collisions. However, there were areas where drivers did not comply with the speed limit, indicating the necessity for further intervention. The findings underscored the importance of reducing speed limits to enhance road safety and emphasized the ongoing need for monitoring and evaluation of road conditions to inform decision-making effectively. The framework proposed in this study could be adapted for use by other municipalities and jurisdictions seeking to assess the effectiveness of their residential speed limit reductions.

The present work has highlighted several directions for future investigations aiming to gain a deeper understanding of the outcomes associated with the implementation of 30 km/h speed limits in cities. It is important to gather documentation from additional cities that have adopted similar measures, including smaller towns and cities where such speed limits have been in effect for an extended period. Moreover, interviews with academics and politicians, both within the case cities studied and other municipalities that have implemented similar measures, would provide valuable insights into the decision-making processing and administrative implementation of these initiatives.

Future research should also examine the long-term impact of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits, as the comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits was not the same. In the future, the quantitative effect of this measure for more and more cities should be included in the analysis. Finally, the exact effect of 30 km/h speed limits on mental and physical health should be taken into consideration. Future studies should aim to assess the effectiveness of implementing 30 km/h speed limits by examining a range of public health outcomes beyond the impact on average speed, road crashes, and casualties. Moreover, researchers should explore and document any unintended consequences to determine their effects on public and mental health, well-being, and social and environmental inequalities. Lastly, more in-depth qualitative research

is required in order to unpack the health equity impacts of the complex transport system and examine behavior change patterns.

In future research, it will be essential to implement rigorous methodological approaches to address potential biases and enhance the validity of findings regarding the impact of the 30 km/h speed limit reduction on road safety. Conducting sensitivity analyses under various traffic scenarios and employing statistical techniques like interrupted time series analysis to mitigate regression to the mean effects will be crucial steps. Additionally, conducting subgroup analyses and sensitivity tests across different demographic groups, road types, and time periods will help ensure the consistency and robustness of the findings. These comprehensive efforts will be vital for strengthening the validity and generalizability of conclusions regarding the effectiveness of the speed limit reduction in improving road safety.

Further studies should also take into account the average values of quantitative effects appropriately weighted by population size to provide a more accurate representation of the overall effects among cities with available data. The size and characteristics of each city should be also considered, allowing readers to interpret the results within the context of population disparities. This transparency will ensure that our conclusions accurately reflect the diversity of urban settings and avoid oversimplification of the data.

6. Conclusions and Recommendations

Speeding stands as the primary cause of road crashes globally, particularly within urban settings where pedestrians, cyclists, and motorcyclists face heightened exposure and vulnerability in the event of a collision. To mitigate this risk, road environments are being designed to reduce vehicle speeds to 30 km/h or lower. This goal is accomplished through the establishment of 30 km/h posted speed limits, bolstered by measures such as speed enforcement, traffic calming strategies, and the provision of pedestrian facilities. These efforts aim to safeguard the well-being of pedestrians, cyclists, and motorcyclists. Concurrently, the adoption of 30 km/h speed limits is gaining momentum, serving as inspiration for other communities and being progressively implemented in a growing number of cities.

This research paper used an observational study aiming to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limit in Europe. To fulfil this objective, a thorough literature review was conducted and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were highlighted. The work involved a comprehensive speed, collision, emissions, energy, traffic, livability and health assessment of the roads before and after implementing the new speed limit.

It should be noted that bias is an inherent challenge in research and an attempt was made to mitigate its impact by transparently presenting the methods and limitations of this study. In order to ensure that the balance between evidence and opinion was appropriately maintained, several arguments have been included in the paper. It is important to mention that the benefits of 30 km/h speed limits were highlighted in previous research and many studies revealed that speed limit reductions can enhance road safety and urban livability. This topic represents a complex and evolving area of study, and while scientific evidence and historical examinations may have been limited, a comprehensive exploration of both the negative and positive aspects of this issue was conducted.

The discussion and introduction of 30 km/h speed limits often encounter strong opposition and entrenched resistance, while the voices of supporters tend to be relatively muted and ineffective. It is evident that many people believe that 30 km/h speed limit is pretty low for a standard. In particular, opponents of the 30 km/h speed limit in cities argued that it would prolong travel times, diminishing overall commuting and transport efficiency. Many contend that vehicles are not optimized for optimal performance at such speeds, resulting in heightened fuel consumption and environmental pollution. Skepticism surrounds the actual environmental benefits, with suggestions that slower speeds might paradoxically increase emissions. Doubts persist regarding safety improvements, as some

attribute the issue more to driver behavior than speed itself. Concerns also arise about potential traffic congestion and subsequent crashes. Additionally, there's apprehension that lower speed limits would inconvenience car usage, integral to many lifestyles, and resistance to altering established driving norms and habits further underpins opposition. For instance, when the implementation of 30 km/h speed limit put into effect in Bologna, residents expressed frustration at this new measure. A procession of cars brought traffic to a halt on the day this measure came into force, while taxi drivers threatened to raise their fares in order to compensate for having to drive more slowly.

However, all the above-mentioned arguments regarding the city-wide 30 km/h speed limit might be questionable only for passenger car traffic for the parts of the cities which are not densely populated and without real presence of pedestrians and cyclists. In fact, claims that 30 km/h speed limit leads to increased traffic congestion and higher congestion costs is a myth, unsupported by evidence. In urban centers, traffic flows most smoothly at speeds of 20–30 km/h. Despite shorter following distances, this speed range facilitates the entry of traffic from side streets, ensuring continuous flow. Examination of traffic patterns in Switzerland revealed that 30 km/h allowed the road system to accommodate more cars efficiently, resulting in faster overall travel times. This advantage is particularly significant in a time-sensitive world. Moreover, lower speeds lead to improved driving behavior, reducing environmental issues. Enforcing a general city-wide 30 km/h speed limit is more cost-effective than introducing it gradually. While there are initial expenses, such as adjusting traffic signals, these are outweighed by the broader costs associated with higher speeds, making it an investment in public health. Society's initial expenditures will be recouped within a few years through substantial annual savings in reduced health expenses. For example, Switzerland estimated annual savings of 180 to 200 million Swiss Francs from implementing such measures.

Consequently, politicians and Authorities may exhibit hesitancy in implementing such measures. Thus, the implementation of a city-wide 30 km/h speed limit requires careful planning and consideration of various modalities. Establishing a legal framework is crucial for implementing a city-wide speed limit. This involves reviewing and updating existing traffic laws and regulations to reflect the new speed limit requirements. Coordination with local transportation departments, city councils and law enforcement agencies is also required.

In order to successfully implement 30 km/h speed limits in cities, it is essential to launch public awareness campaigns that emphasize the safety benefits associated with the reduced speed limit and elucidate the rationale behind its implementation, with the overarching goal of gaining public support. Efforts should extend beyond citizens to include politicians, fostering a collective understanding and endorsement of large-scale interventions for improved road safety. This comprehensive approach involves the launch of public awareness initiatives through diverse channels, including media campaigns, strategically placed road signage, informational brochures and community outreach programs. By employing a multifaceted communication strategy, these campaigns aim not only to inform but also to actively engage and unite society in advocating for the adoption of a 30 km/h speed limit, creating a safer and more sustainable urban environment.

Simultaneously, promoting Public Transport and active mobility options is crucial for reducing reliance on private vehicles. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can contribute to a safer and more sustainable urban environment. Investing in the improvement of public transit services, expanding cycling infrastructure, and establishing pedestrian-friendly zones will not only make these alternative modes of transportation more appealing but also align with broader initiatives aimed at addressing environmental issues and reducing traffic congestion. In addition, implementing traffic-calming measures is another vital component of creating safer road environments. Modifications to road infrastructure, including the installation of speed bumps, raised crosswalks, traffic circles, and narrower lanes, can reduce vehicular speed, thereby enhancing safety for pedestrians and cyclists.

The integration of Intelligent Transportation Systems (ITS) could also play a pivotal role in enhancing road safety and traffic management. By synchronizing traffic signals with actual traffic flow, congestion can be minimized, promoting a smoother and more efficient transportation network. At the same time, monitoring and evaluation are essential components of any successful transportation initiative. By systematically collecting data on vehicle speeds, traffic volumes, crash statistics, and public feedback, stakeholders can gauge the effectiveness of implemented measures. This data-driven approach enables informed decision-making, allowing for necessary adjustments and continuous improvements over time.

Lastly, it should be noted that collaboration with law enforcement agencies is crucial for the enforcement of speed limits and the overall success of mobility and safety policies. Promoting cooperation between stakeholders at various government levels facilitates the implementation of sustainable policies. Law enforcement officers play a key role in ensuring compliance with the speed limit, and their active involvement can be bolstered through education and training programs. These programs should emphasize the significance of the new speed limit and emphasize the heightened presence of traffic patrols. By fostering understanding and collaboration between the community, government, and law enforcement, a comprehensive approach to intelligent transportation and road safety can be realized.

Author Contributions: Conceptualization: G.Y.; Methodology: G.Y. and E.M.; Data Collection: E.M.; Visualization: G.Y. and E.M.; Writing—original draft preparation: E.M.; Writing—review and editing: G.Y. and E.M. All authors have read and agreed to the published version of the manuscript.

Funding: This research received no external funding.

Data Availability Statement: Data are contained within the article.

Conflicts of Interest: The authors declared that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Appendix A

Table A1. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit to 30 km/h.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
40	December 2023	Amsterdam	The Netherlands	1,165,898	80% of the roads will have 30 km/h	Safety, less noise, less car usage, more public space for other usages, increased livability	[31,32]
39	September 2023	Wales	United Kingdom	3,190,000	Wales adopts default 20 mph speed limit	Safety, more active mobility, increased livability, increased mental and physical health	[30]
38	July 2023	Bologna	Italy	826,471	90% of the perimeter of the most densely populated part of the city	Safety, zero deaths on the roads, promoting sustainable mobility, increasing the quality and usability of the environment and public space	[39,91]
37	November 2022	Florence	Italy	710	5 central roads	Safety (reducing crashes and the number of fatalities), returning public space to pedestrians, reducing traffic congestion	[92]
36	June 2022	Copenhagen	Denmark	1,381,000	In the city center	Encourage public transport use, reduce CO_2 emissions	[84]
35	March 2022	Lyon	France	1,747,575	84% of roads	Safety, less noise, calming traffic, public space for other usages, more active mobility, friendlier streets	[45,93]
34	December 2021	Den Haag	The Netherlands	709	65% of urban roads with 30 km/h	Safety	[32]
33	December 2021	Zurich	Switzerland	1,419,621	Implementation on 40 km of roads	Noise reduction according to legal requirements	[38,41,43,66]

Table A1. *Cont.*

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
32	November 2021	Toulouse	France	1,049,246	80% of the Ville Rose road network	Safety, more room for bikes, more active mobility, increased livability	[94]
31	September 2021	Vienna	Austria	1,931,593	75% of Vienna's road network, mostly in residential areas	Safety	[95]
30	August 2021	Paris	France	11,142,303	All Paris except on the ring road, the avenues des Maréchaux, and some other avenues	Safety, less noise and air pollution, more space for active mobility, increase quality of public space, encourage walking, cycling, and use of public transport, increased traffic flow	[36,43]
29	August 2021	Montpellier	France	473,206	Some main roads maintain 50 km/h	Safer, more fluid, more peaceful, sharing space, increase in well-being ("bienveillance"), cohabitation of different modes, more attentiveness to city environment	[44]
28	July 2021	Münster	Germany	317,713	263 municipalities	Safety, less noise and air pollution, more public space, improve urban livability and quality of life	[70]
27	May 2021	Valencia	Spain	836,857	All the streets that have only one lane in each direction of movement	In 2021 for all Spanish cities: align with EU/UN safety guidelines, e.g., −50% severe crashes	[43]
26	April 2021	Leuven	Belgium	102,236	Center of Leuven	Safety, air and noise pollution	[96]
25	January 2021	Brussels	Belgium	1,222,000	All roads in the capital with the exception of the major axes	Safety, less noise, make neighborhoods quieter and greener	[33–35,63,82,83]
24	August 2020	Nantes	France	331,439	80% of the city	Safety for pedestrians and cyclists, reducing noise pollution	[46]
23	January 2020	Glasgow	Scotland	1,689,000	Vast majority of city roads	Safety, more space for active mobility	[56]
22	January 2020	Antwerp	Belgium	53,063	The entire city center	Less air pollution	[97]
21	December 2019	Barcelona	Spain	5,658,472	75% of the city's streets	Safety, less noise, more active mobility, physical activity, well-being, livability, reduced effects of climate emergency	[98]
20	August 2019	Lille	France	1,073,395	88% roads	Safety, calmness, evolution of behavior, more soft mobility and public transport, reduced car traffic, less pollution and noise	[43]
19	May 2019	Helsinki	Finland	685,457	2/3 of road network	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic), eco-friendly, focus on children, pedestrians, and cyclists	[41,43]
18	September 2018	Madrid	Spain	6,713,557	80% of the total number of streets and 85% of the total length coverage	Safety, cohabitation of different modes, air quality	[99]
17	June 2018	Bilbao	Spain	353,173	in 2018: 87% set 30 km/h, in September 2020: 100% set 30 km/h	Safety, CO_2 emissions, less noise and thus better health, improved quality of life for residents	[40,43,83,100]
16	February 2017	Strasbourg	France	276,170	Gradually to the whole city	Safety, less noise and emissions	[101]
15	January 2017	Dublin	Ireland	1,255,963	An area between the canals	Safety	[102]
14	January 2017	Berlin	Germany	3,570,750	5 main roads	Safety, air pollution, traffic congestion	[41,57]
13	July 2016	Edinburgh	United Kingdom	548	80% of Edinburgh's streets	Safety, active modes, livability and quality of life	[47,48,62]

Table A1. *Cont.*

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
12	June 2016	London	United Kingdom	9,540,576	46% reduction in death and serious injury crashes	Safety, more walking and cycling	[50]
11	January 2016	Grenoble	France	534	80% of the streets	Safety, less noise, reinventing and calming public space, promote active mobility	[43,44,85]
10	September 2015	Ljubljana	Slovenia	286,978	Mix of 30 km/h and pedestrian areas	Safety, air quality, and improve living conditions for citizens	[43]
9	August 2015	Luxembourg	Luxembourg	647,599	Mostly residential areas	Slower traffic and improving quality of life for residents	[42]
8	April 2015	Ghent	Belgium	472	All roads with the exception of the major axes	Slower traffic	[103]
7	2015	Bristol	United Kingdom	467,099	63% city-level reduction in road deaths	Safety, encourage more people to walk and cycle, create more pleasant and shared community space	[51]
6	2011	Munich	Germany	1,566,128	80% of the 2300 kilometers of urban network	Safer for cyclists and pedestrians, promote cycling	[104]
5	2010	Brighton	United Kingdom	277,103	74% of the routes in the city center	Safety, encourage more active travel, provide a calmer space for active forms of travel	[53]
4	2010	Hove	United Kingdom	91,900	74% of the routes in the city center	Safety, minimizing serious casualties, active travel	[53]
3	July 2005	Warrington	United Kingdom	210,829	140 roads in a residential neighborhood	Safety, promote public transport	[52]
2	2004	Stockholm	Sweden	1,656,571	On all residential streets	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic)	[43]
1	September 1992	Graz	Austria	295,424	127.58 km^2 (80% of roads) except priority roads	Safety, less pollution and noise	[41,43,54,55,67–69]

References

1. World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety 2023*; World Health Organization: Geneva, Switzerland, 2023. Available online: https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1 (accessed on 15 November 2023).
2. European Parliament Resolution. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030—Recommendations on Next Steps towards 'Vision Zero'. 2021. Available online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021IP0407 (accessed on 16 November 2023).
3. World Road Association. The Safe System Approach—Road Safety Manual: A Manual for Practitioners and Decision Makers on Implementing Safe System Infrastructure. 2019. Available online: https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach (accessed on 15 November 2023).
4. De Pauw, E.; Daniels, S.; Thierie, M.; Brijs, T. Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *62*, 426–431. [CrossRef]
5. Malyshkina, N.V.; Mannering, F. Effect of increases in speed limits on severities of injuries in accidents. *Transp. Res. Rec.* **2008**, *2083*, 122–127. [CrossRef]
6. Heydari, S.; Miranda-Moreno, L.F.; Liping, F. Speed limit reduction in urban areas: A before–after study using Bayesian generalized mixed linear models. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *73*, 252–261. [CrossRef] [PubMed]
7. Hu, W.; Cicchino, J.B. Lowering the speed limit from 30 mph to 25 mph in Boston: Effects on vehicle speeds. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 99–102. [CrossRef]
8. Polloni, S. Traffic calming and neighborhood livability: Evidence from housing prices in Portland. *Reg. Sci. Urban Econ.* **2019**, *74*, 18–37. [CrossRef]
9. Berloco, N.; Coropulis, S.; Garofalo, G.; Intini, P.; Ranieri, V. Analysis of the Factors Influencing Speed Cushion Effectiveness in the Urban Context: A Case Study Experiment in the City of Bari, Italy. *Sustainability* **2023**, *15*, 6352. [CrossRef]
10. Pazzini, M.; Lantieri, C.; Vignali, V.; Dondi, G.; Giovannini, A.; Mora, A. Road users' behaviour in the "30 km/h zones". The case study of Bologna. *Transp. Res. Procedia* **2023**, *69*, 504–511. [CrossRef]

11. Cairns, J.; Warren, J.; Garthwaite, K.; Greig, G.; Bambra, C. Go slow: An umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities. *J. Public Health* **2015**, *37*, 515–520. [CrossRef] [PubMed]
12. Lawrence, B.; Fildes, B.; Thompson, L.; Cook, J.; Newstead, S. Evaluation of the 30km/h speed limit trial in the City of Yarra, Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2020**, *21* (Suppl. S1), S96–S101. [CrossRef]
13. European Commission. Speed Enforcement, European Commission, Directorate General for Transport. 2018. Available online: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-speedenforcement-summary.pdf (accessed on 1 May 2024).
14. Hoareau, E.; Newstead, S.; Oxley, P.; Cameron, M. *An Evaluation of 50 km/h Speed Limits in South East Queensland*. 2007. Available online: http://worldcat.org/isbn/0732623340 (accessed on 18 March 2024).
15. Omar, N.; Prasetijo, J.; Daniel, B.D.; Abdullah, M.A.E.; Ismail, I. Study of car acceleration and deceleration characteristics at dangerous route FT050. In Proceedings of the IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Langkawi, Malaysia, 4–5 December 2017; IOP Publishing: Bristol, UK, 2018; Volume 140, p. 012078.
16. Rakha, H.; Van Aerde, M.; Ahn, K.; Trani, A. Requirements for evaluating traffic signal control impacts on energy and emissions based on instantaneous speed and acceleration measurements. *Transp. Res. Rec.* **2000**, *1738*, 56–67. [CrossRef]
17. Duong, T.T.; Lee, B.K. Determining contamination level of heavy metals in road dust from busy traffic areas with different characteristics. *J. Environ. Manag.* **2011**, *92*, 554–562. [CrossRef] [PubMed]
18. Zijlema, W.L.; Avila-Palencia, I.; Triguero-Mas, M.; Gidlow, C.; Maas, J.; Kruize, H.; Andrusaityte, S.; Grazuleviciene, R.; Nieuwenhuijsen, M.J. Active commuting through natural environments is associated with better mental health: Results from the PHENOTYPE project. *Environ. Int.* **2018**, *121*, 721–727. [CrossRef] [PubMed]
19. Warburton, D.E.; Bredin, S.S. Reflections on physical activity and health: What should we recommend? *Can. J. Cardiol.* **2016**, *32*, 495–504. [CrossRef] [PubMed]
20. Vienneau, D.; Perez, L.; Schindler, C.; Lieb, C.; Sommer, H.; Probst-Hensch, N.; Künzli, N.; Röösli, M. Years of life lost and morbidity cases attributable to transportation noise and air pollution: A comparative health risk assessment for Switzerland in 2010. *Int. J. Hyg. Environ. Health* **2015**, *218*, 514–521. [CrossRef] [PubMed]
21. Rossi, I.A.; Vienneau, D.; Ragettli, M.S.; Flückiger, B.; Röösli, M. Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne. *Environ. Int.* **2020**, *145*, 106126. [CrossRef] [PubMed]
22. Corben, B. Integrating Safe System with Movement and Place for Vulnerable Road Users. 2020. Available online: https://austroads.com.au/publications/road-safety/ap-r611-20 (accessed on 18 March 2024).
23. VicRoads. *Movement and Place in Victoria. Melbourne: Victoria State Government, Department of Transport*; VicRoads: Kew, Australia, 2019.
24. Archer, J.; Fotheringham, N.; Symmons, M.; Corben, B. The Impact of Lowered Speed Limits in Urban/Metropolitan Areas. 2008. Available online: http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc276.pdf (accessed on 18 March 2024).
25. Hosseinlou, M.H.; Kheyrabadi, S.A.; Zolfaghari, A. Determining optimal speed limits in traffic networks. *IATSS Res.* **2015**, *39*, 36–41. [CrossRef]
26. Moher, D.; Liberati, A.; Tetzlaff, J.; Altman, D.G.; Prisma Group. Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: The PRISMA statement. *PLoS Med.* **2009**, *6*, e1000097. [CrossRef] [PubMed]
27. Page, M.J.; Mckenzie, J.E.; Bossuyt, P.M.; Boutron, I.; Hoffmann, T.C.; Mulrow, C.D.; Shamseer, L.; Tetzlaff, J.M.; Akl, E.A.; Brennan, S.E.; et al. The prisma 2020 state-ment: An updated guideline for reporting systematic reviews. *Syst. Rev.* **2021**, *10*, 89. [CrossRef]
28. Hawker, S.; Payne, S.; Kerr, C.; Hardey, M.; Powell, J. Appraising the evidence: Reviewing disparate data systematically. *Qual. Health Res.* **2002**, *12*, 1284–1299. [CrossRef]
29. Katrakazas, C.; Michelaraki, E.; Sekadakis, M.; Yannis, G. A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 pandemic on driving behavior and road safety. *Transp. Res. Interdiscip. Perspect.* **2020**, *7*, 100186. [CrossRef]
30. Agilysis. Astounding Results in Wales One Week after Going 20 mph. 2023. Available online: https://agilysis.co.uk/2023/09/25/wales20/ (accessed on 26 November 2023).
31. European Transport Safety Council—ETSC. Amsterdam follows Paris, Brussels and Madrid with Default 30 km/h Limits. 2023. Available online: https://etsc.eu/amsterdam-follows-paris-brussels-and-madrid-with-default-30-km-h-limits/ (accessed on 16 November 2023).
32. Beek, M.C. Effects of Speed Limit Reduction on Safety, Job Accessibility and Equity: Case Study: Amsterdam, Speed Limit Reduction of 50 km/h to 30 km/h. Master's Thesis, University of Twente, Enschede, The Netherlands, 2022.
33. The Brussels Times. Brussels' Zone 30: 5 Months on. *The Brussels Times.* 2021. Available online: https://www.brusselstimes.com/169502/brussels-30-km-h-zones-5-months-on-lessaccidents-city-30 (accessed on 22 March 2022).
34. Moore, F. 30 km/h City: Fewer Accidents in the Brussels-Capital Region. 2022. Available online: https://international.brussels/2021/06/ville-30-moins-daccidents-de-la-route-en-region-de-bruxelles-capitale/?lang=en (accessed on 22 March 2022).
35. Leclercq, D. Positive Results of the 30 km/h Zone in Brussels. 2021. Available online: https://gocar.be/fr/actu-auto/mobilite/bilan-positif-de-la-zone-30-km-h-a-bruxelles-selon-elke-van-den-brandt#:~:text=Positive%20results%20of%20the%2030%20km/h%20zone%20in%20Brussels%20according%20to%20Elke%20Van%20den%20Brandt (accessed on 26 November 2023).

36. Polis. Paris Extends 30 km/h Speed Limit to Most City Streets. 2021. Available online: https://www.polisnetwork.eu/news/paris-implements-30-km-per-hour-speed-limit/ (accessed on 15 November 2023).
37. Transport & Environment. Lower Urban Speed Limits. 2021. Available online: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/05/11-01-T30.pdf (accessed on 26 November 2023).
38. European Environment Agency. Reduction to 30 km/h Speed Limits in Zurich, Switzerland. 2022. Available online: https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/reduction-to-30-km-h (accessed on 8 November 2023).
39. Bikeitalia. Bologna Città 30: Significant Drop in Road Accidents in the First Three Months. 2024. Available online: https://www.bikeitalia.it/2024/04/19/bologna-citta-30-calo-significativo-degli-incidenti-stradali-nei-primi-tre-mesi/ (accessed on 1 May 2024).
40. Eurocities. Bilbao: Slow and Steady for the Win. 2020. Available online: https://eurocities.eu/latest/bilbao-slow-and-steady-for-the-win/ (accessed on 18 November 2023).
41. European Data Journalism Network. None of the European Cities that Lowered the Speed Limit to 30 km/h Regrets It. 2023. Available online: https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/ (accessed on 18 November 2023).
42. World Bank. Building "Streets for Life": The Many Benefits of Lower Speed Limits. 2021. Available online: https://blogs.worldbank.org/transport/building-streets-life-many-benefits-lower-speed-limits (accessed on 15 November 2023).
43. City30.brussels. Other 30 Cities. 2022. Available online: https://city30.brussels/other-30-cities (accessed on 15 November 2023).
44. Radio France Internationale. Paris Caps Speed Limit to 30 km/h in Further Boost to 'Soft' Transport. 2021. Available online: https://www.rfi.fr/en/france/20210830-paris-caps-speed-limit-to-30km-h-in-further-boost-to-soft-transport-road-safety-hidalgo (accessed on 15 November 2023).
45. Ville de Lyon. City at 30 km/h: An Encouraging First Assessment. 2023. Available online: https://www.lyon.fr/actualite/mobilites/ville-30kmh-un-premier-bilan-encourageant (accessed on 1 May 2024).
46. Metropole Nantes. Nantes Moves into the 30 km/h Zone. 2020. Available online: https://metropole.nantes.fr/actualites/2020/deplacements-stationnement/nantes-passe-en-zone-30 (accessed on 16 November 2023).
47. Vice. The Speed Limit in Every City Should be 20 MPH 2022. Available online: https://www.vice.com/en/article/wxdzxq/the-speed-limit-in-every-city-should-be-20-mph (accessed on 15 November 2023).
48. Edinburgh News. Edinburgh 20 mph Speed Limits: Deaths, Crashes, and Casualties Reduced by 20 mph Limit. 2022. Available online: https://www.edinburghnews.scotsman.com/news/transport/edinburgh-20mph-speed-limits-deaths-crashes-and-casualties-reduced-by-20mph-limit-researchers-say-3861288 (accessed on 18 November 2023).
49. Abohassan, A.; Contini, L.; Elmasry, H.; El-Basyouny, K. Assessing the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton: A case study analysis. *Accid. Anal. Prev.* **2024**, *195*, 107379. [CrossRef] [PubMed]
50. Transport for London. New Data Shows Significant Improvements in Road Safety in London Since Introduction of 20 mph Speed Limits. 2023. Available online: https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2023/february/new-data-shows-significant-improvements-in-road-safety-in-london-since-introduction-of-20mph-speed-limits (accessed on 15 November 2023).
51. Bornioli, A.; Bray, I.; Pilkington, P.; Parkin, J. Effects of city-wide 20 mph (30 km/h) speed limits on road injuries in Bristol, UK. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 85–88. [CrossRef] [PubMed]
52. Fisher, J.; Tune, M. *20 mph Speed Limit Pilots: Evaluation Report*; Warrington Borough Council: Warrington, UK, 2010.
53. Brighton & Hove City Council. Safer Streets, Better Places. 2022. Available online: https://www.brighton-hove.gov.uk/parking-and-travel/safer-streets-better-places (accessed on 15 November 2023).
54. Sammer, G. General 30 kph speed limit in the city: The results of a model project in the city of Graz. In Proceedings of the Third International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century: Lessons from the Past, Shaping the Future, Tel Aviv, Israel, 7–10 November 1994.
55. The Royal Society for the Prevention of Accidents—ROSPA. 20 mph Zones and Speed Limits Factsheet. 2017. Available online: https://rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/20-mph-zone-factsheet.pdf (accessed on 26 November 2023).
56. Glasgow City Council. Glasgow Sets Target for Zero Fatalities or Serious Injury on City Roads. 2021. Available online: https://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=27465 (accessed on 18 November 2023).
57. Federal Environment Agency. Rolling into the Future at 30 kph. 2021. Available online: https://www.dekra-solutions.com/2021/03/rolling-into-the-future-at-30-kph/?lang=en (accessed on 18 March 2023).
58. Cleland, C.L.; McComb, K.; Kee, F.; Jepson, R.; Kelly, M.P.; Milton, K.; Hunter, R.F. Effects of 20 mph interventions on a range of public health outcomes: A meta-narrative evidence synthesis. *J. Transp. Health* **2020**, *17*, 100633. [CrossRef]
59. Fildes, B.; Lawrence, B.; Oxley, J. Low speed limits in residential areas in Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2019**, *20* (Suppl. S2), S155–S157. [CrossRef] [PubMed]
60. Maher, M. 20 mph Research Study: Process and Impact Evaluation: Headline Report. 2018. Available online: https://www.gov.uk/government/publications/20-mph-speed-limits-on-roads (accessed on 18 March 2024).
61. Milton, K.; Kelly, M.P.; Baker, G.; Cleland, C.; Cope, A.; Craig, N.; Foster, C.; Hunter, R.; Kee, F.; Kelly, P.; et al. Use of natural experimental studies to evaluate 20 mph speed limits in two major UK cities. *J. Transp. Health* **2021**, *22*, 101141. [CrossRef] [PubMed]

62. Nightingale, G.F.; Williams, A.J.; Hunter, R.F.; Woodcock, J.; Turner, K.; Cleland, C.L.; Baker, G.; Kelly, M.; Cope, A.; Kee, F.; et al. Evaluating the citywide Edinburgh 20 mph speed limit intervention effects on traffic speed and volume: A pre-post observational evaluation. *PLoS ONE* **2021**, *16*, e0261383. [CrossRef] [PubMed]
63. Eurocities. Road Safety: Fewer Accidents in Brussels' 30 km/h City. 2021. Available online: https://eurocities.eu/latest/road-safety-fewer-accidents-in-brussels-30-km-h-city/ (accessed on 18 November 2023).
64. The Parliamentary Advisory Council for Transport Safety—PACTS. LUSTRE: Lower Urban Speed Limits in Europe. *What does the evidence show? 2023.* Available online: https://www.pacts.org.uk/lustre-lower-urban-speed-limits-in-europe/ (accessed on 18 March 2024).
65. Sun, D.; El-Basyouny, K.; Ibrahim, S.; Kim, A.M. Are school zones effective in reducing speeds and improving safety? *Can. J. Civ. Eng.* **2018**, *45*, 1084–1092. [CrossRef]
66. Brink, M.; Mathieu, S.; Rüttener, S. Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure–response relationships: Evidence from a field study in Zurich. *Environ. Int.* **2022**, *170*, 107651. [CrossRef] [PubMed]
67. Sorrentino, F.; Aletta, F.; Maffei, L.; Kang, J.; Masullo, M. Effects of different urban traflc mitigation actions on cities' noise levels. *Riv. Ital. Acust.* **2015**, *39*, 23–41.
68. Campolieti, D.; Bertoni, D. The action plan for noise reduction in Modena: Methods, effects and perspectives. *Radiat. Prot. Dosim.* **2009**, *137*, 252–255. [CrossRef]
69. Bendtsen, H.; Haberl, J.Ü.; Sandberg, U.; Watts, G. Traffic management and noise reducing pavement-recommendations on additional noise reducing measures. In *Traffic Management and Noise Reducing Pavements-Recommendations on Additional Noise Reducing Measures*; Danish Road Institute: Roskilde, Denmark, 2004.
70. Müller-BBM. Evaluation of the Effect of a Speed Limit of 30 km/h on Noise and Air Pollutant Immissions in Münster. 2019. Available online: https://www.muellerbbm.com/mueller-bbm/news/evaluation-of-the-effect-of-a-speed-limit-of-30-kmh-on-noise-and-air-pollutant-immissions-in-muenster/ (accessed on 22 March 2022).
71. Jones, S.J.; Brunt, H. Twenty miles per hour speed limits: A sustainable solution to public health problems in Wales. *J. Epidemiol. Community Health* **2017**, *71*, 699–706. [CrossRef] [PubMed]
72. Williams, D.; North, D.R. *An Evaluation of the Estimated Impacts on Vehicle Emissions of a 20 mph Speed Restriction in Central London*; Transport and Environmental Analysis Group: London, UK, 2013.
73. Tang, J.; McNabola, A.; Misstear, B.; Pilla, F.; Alam, M.S. Assessing the impact of vehicle speed limits and fleet composition on air quality near a school. *Int. J. Environ. Res. Public Health* **2019**, *16*, 149. [CrossRef] [PubMed]
74. Gressai, M.; Varga, B.; Tettamanti, T.; Varga, I. Investigating the impacts of urban speed limit reduction through microscopic traffic simulation. *Commun. Transp. Res.* **2021**, *1*, 100018. [CrossRef]
75. Salgueiredo, C.F.; Orfila, O.; Saint Pierre, G.; Doublet, P.; Glaser, S.; Doncieux, S.; Billat, V. Experimental testing and simulations of speed variations impact on fuel consumption of conventional gasoline passenger cars. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2017**, *57*, 336–349. [CrossRef]
76. Ahn, K.; Rakha, H. A field evaluation case study of the environmental and energy impacts of traffic calming. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2009**, *14*, 411–424. [CrossRef]
77. Haworth, N.; Symmons, M. *Driving to Reduce Fuel Consumption and Improve Road Safety*; Monash University Accident Research Centre: Clayton, Australia, 2001.
78. Litman, T. *Traffic Calming: Benefits, Costs and Equity Impacts*; Victoria Transport Policy Institute: Victoria, BC, Canada, 1999; p. 7.
79. Rowland, T.; McLeod, D. Time and Fuel Effects of Different Travel Speeds; NZ Transport Agency Research Report 582. 2017; 78p. Available online: http://www.nzta.govt.nz/resources/research/reports/582/ (accessed on 18 March 2024).
80. Taylor, M.A. Network modelling of the traffic, environmental and energy effects of lower urban speed limits. *Road Transp. Res.* **2000**, *9*, 48.
81. Woolley, J.E.; Zito, R.; Dyson, C.B.; Stazic, B.; Taylor MA, P. Impacts of lower speed limits in South Australia. *Iatss Res.* **2002**, *26*, 6–17. [CrossRef]
82. European Transport Safety Council—ETSC. Brussels 30 km/h Limit Has Led to Long-Term Reductions in Speed. 2023. Available online: https://etsc.eu/brussels-30-km-h-limit-has-led-to-long-term-reductions-in-speed/ (accessed on 28 January 2023).
83. Bologna30. Cities with 30 km/h in the World: And in Bologna, Why Not? 2022. Available online: https://bologna30.it/e-a-bologna-perche-no/ (accessed on 15 November 2023).
84. CPH Post. Police Approve Plans to Reduce Speed Limits across Copenhagen. 2023. Available online: https://cphpost.dk/2023-04-18/news/police-approve-plans-to-reduce-speed-limits-across-copenhagen/ (accessed on 15 November 2023).
85. Cerema. Calming Traffic on a Metropolitan Scale. 2020. Available online: https://www.cerema.fr/fr/actualites/apaiser-circulations-echelle-metropolitaine-cerema-evalue (accessed on 15 November 2023).
86. Pickett, K.; Melhuish, E.; Dorling, D.; Bambra, C.; McKenzie, K.; Chandda, T.; Jenkins, A.; Nazroo, J.; Maynard, A. *If You Could Do One Thing: Nine Local Actions to Reduce Health Inequalities*; The British Academy: London, UK, 2014.
87. Cleland, C.L.; Baker, G.; Turner, K.; Jepson, R.; Kee, F.; Milton, K.; Kelly, M.P.; Nightingale, G.; Hunter, R.F. A qualitative exploration of the mechanisms, pathways and public health outcomes of a city centre 20 mph speed limit intervention: The case of Belfast, United Kingdom. *Health Place* **2021**, *70*, 102627. [CrossRef] [PubMed]
88. Cepeda, M.; Schoufour, J.; Freak-Poli, R.; Koolhaas, C.M.; Dhana, K.; Bramer, W.M.; Franco, O.H. Levels of ambient air pollution according to mode of transport: A systematic review. *Lancet Public Health* **2017**, *2*, e23–e34. [CrossRef]

89. Brown, V.; Moodie, M.; Carter, R. Evidence for associations between traffic calming and safety and active transport or obesity: A scoping review. *J. Transp. Health* **2017**, *7*, 23–37. [CrossRef]
90. Atkins, A.E.C.O.M.; Maher, M. *Process and Impact Evaluation Headline Report [Internet]*; Atkins Global: London, UK, 2018.
91. Pledge Times. Bologna Speed Limit 30 km/h to Cars. 2022. Available online: https://pledgetimes.com/bologna-speed-limit-30-km-h-to-cars/ (accessed on 15 November 2023).
92. City of Florence. Road Safety, Five New "30 zones" Approved. 2023. Available online: https://www.comune.fi.it/dalle-redazioni/sicurezza-stradale-approvate-cinque-nuove-zone-30 (accessed on 15 November 2023).
93. Twenty Minutes. Lyon: How is the General 30 km/h Limit Received by Motorists? 2022. Available online: https://www.20minutes.fr/societe/3262379-20220330-lyon-comment-limitation-generalisee-30-kmh-accueillie-automobilistes (accessed on 15 November 2023).
94. Teller Report. Toulouse Will Accelerate the Areas Limited to 30 km/h. 2021. Available online: https://www.tellerreport.com/news/2021-09-11-toulouse-will-accelerate-the-areas-limited-to-30-km---h.ByqxWGUcfK.html (accessed on 26 November 2023).
95. Austrian News. Citywide 30 km/h Speed Limit Called for in Vienna. 2021. Available online: https://austrianpress.com/2021/09/02/citywide-30-km-h-speed-limit-called-for-in-vienna/ (accessed on 26 November 2023).
96. KU Leuven. Ecotip: Cycling Zones and Streets in Leuven/Zone 30 Leuven (as of 2021). 2021. Available online: https://www.arts.kuleuven.be/english/sustainability/ecotips/ecotip-cycling-zones-and-streets-in-leuven-zone-30-leuven-as-of-2021 (accessed on 16 November 2023).
97. Trans. Info. *Antwerp Tightens the Rules for the Low Emission Zone*. 2020. Available online: https://trans.info/antwerp-tightens-the-rules-for-the-low-emission-zone-169769 (accessed on 26 November 2023).
98. Info Barcelona. Speed Limit of 30 km/h for All Streets with Single Traffic Lanes. 2020. Available online: https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/mobility-and-transport/speed-limit-of-30-km-h-for-all-streets-with-single-traffic-lanes_1006307.html (accessed on 16 November 2023).
99. Polis. Madrid Takes Steps towards Safer and More Accessible City Streets. 2018. Available online: https://www.polisnetwork.eu/news/madrid-takes-steps-towards-safer-and-more-accessible-city-streets/ (accessed on 15 November 2023).
100. Eurocities. Bringing Urban Mobility to the Next Level. 2021. Available online: https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2021/11/Bringing-Urban-Mobility-to-the-Next-Level-Eurocities-policy-paper-on-the-Efficient-and-Green-Mobility-package-1-1.pdf (accessed on 18 November 2023).
101. The Connexion. 30 kph limit for Strasbourg. 2017. Available online: https://www.connexionfrance.com/article/Archive/30kph-limit-for-Strasbourg (accessed on 26 November 2023).
102. Raidió Teilifís Éireann. Plan for 30 km/h Speed Limit in Dublin City Set to be Dropped. 2021. Available online: https://www.rte.ie/news/dublin/2021/0519/1222707-dublin-speed-limit/ (accessed on 15 November 2023).
103. VRT. Ghent City Centre Becomes 30-km/h Zone. 2015. Available online: https://www.vrt.be/vrtnws/en/2015/04/22/ghent_city_centrebecomes30-kmhzone-1-2312768/ (accessed on 15 November 2023).
104. Cycling Academics. Munich City Center soon to be 30 km/h Zone. 2011. Available online: http://cyclingacademics.blogspot.com/2011/05/munich-city-center-soon-to-be-30-kmh.html (accessed on 15 November 2023).

Disclaimer/Publisher's Note: The statements, opinions and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of MDPI and/or the editor(s). MDPI and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions or products referred to in the content.

Academische Werkplaats
Gezonde Leefomgeving



30 km/h in de bebouwde kom

De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving

30 km/h in de bebouwde kom

De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving

Juni 2023

Auteurs:

Koster, T.A. (GGD Amsterdam)

Den Braver, N. (Amsterdam UMC)

Van der Wolk, C.A.D. (GGD Rotterdam-Rijnmond)

Mölenberg, F. (Erasmus MC)

Van der Zee, S.C. (GGD Amsterdam, projectmentor)

Dit project is financieel mogelijk gemaakt door de Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving. Met cofinanciering van het Amsterdam UMC, Erasmus MC en de GGD Amsterdam. De auteurs hebben geen externe belangen bij dit project.

Het project is uitgevoerd in overleg met de begeleidingscommissie, bestaande uit T. Koeman (GGD Rotterdam-Rijnmond), Dr. A. Bornioli (Amsterdam AMC), C. van Erpecum (Erasmus University), B. Ubbels (Gemeente Amsterdam), C. Schoonebeek (Gemeente Amsterdam), S. Kunst (Gemeente Schagen), T. Benjert (Gemeente Rotterdam) en K. Swanenburg (Gemeente Vlaardingen), waarvoor hartelijk dank.

SAMENVATTING

Achtergrond en vraagstelling

Steeds meer gemeenten binnen en buiten Nederland overwegen of besluiten om de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. Het doel van dit onderzoeksproject is om de invloed van een verlaging van de snelheidslimiet op de lokale verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidshinder en modal shift (toename in actief transport) inzichtelijk te maken. Er is een narratieve systematische review uitgevoerd waarbij zowel academische als grijze literatuur is geraadpleegd, voornamelijk vanuit Nederland maar ook uit de rest van Europa. Daarnaast is een kwantitatieve analyse uitgevoerd van de veranderingen in snelheidslimieten en ongevallen in Rotterdam van 2016 tot en met 2020.

Aanpak

Voor de kwantitatieve analyse hebben we een eigen methode ontwikkeld om uit publiek beschikbare data jaarlijkse veranderingen van snelheidslimieten in kaart te brengen. Hiervoor zijn experts op gebied van mobiliteit geconsulteerd; waaronder SWOV, Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam. Met deze methode is getracht om de veranderingen van de snelheid en ongevallen op Rotterdamse gemeentewegen te achterhalen.

Beantwoording onderzoeksvragen

Verkeersveiligheid

Uit onze kwantitatieve analyse vonden we een tendens naar minder ongevallen op de wegen die naar 30 km/h zijn gegaan. Ook nam het totale aantal ongelukken op deze wegen af met meer dan 25%. Echter was dit effect niet statistisch significant vanwege het kleine aantal ongelukken. Uit de geraadpleegde literatuur bleek dat de verkeersveiligheid toeneemt na het invoeren van 30 km/h. Dit blijkt zowel uit registraties van verkeersongevallen als uit modelmatige schattingen. De studies vonden een afname in het aantal verkeersongevallen variërend tussen 24 en 64 procent. Ook de kans op dodelijke slachtoffers lijkt fors af te nemen.

Modal Shift

Overheidsinstanties veronderstellen vaak dat er een modal shift plaatsvindt naar meer actief transport, na het verlagen van de maximum snelheid op de weg. Het bewijs hiervoor is echter schaars. Dit komt doordat onderzoek hiernaar erg complex is en tot op heden nog niet uitgebreid genoeg is uitgevoerd. Fiets- en wandelgedrag verandert over vele jaren en wordt beïnvloed door vele aspecten naast de snelheid van auto's op de weg. Het lijkt erop dat een verlaging van de snelheid in Nederlandse steden pas tot een duidelijke toename in de modal shift leidt in combinatie met andere maatregelen die actief transport aanmoedigen.

Luchtkwaliteit

Er is veel onzekerheid over de impact van 30 km/h op de uitstoot van voertuigen en de resultaten van onderzoek hiernaar zijn inconsistent en soms tegenstrijdig. De gemiddelde concentraties NO2 en PM zullen hoogstwaarschijnlijk niet of nauwelijks veranderen. Een vaak verondersteld negatief effect van de lagere snelheid op luchtvervuiling blijft dus uit. Op bepaalde wegen zou de uitstoot kunnen toenemen en op andere kan deze juist weer afnemen, door een herverdeling van het verkeer. Bij een betere doorstroming hoeven bestuurders minder op te trekken en af te remmen, wat zorgt voor een vermindering in de uitstoot en dus een verbetering in de luchtkwaliteit.

Geluidsbelasting

Het effect op geluidsbelasting is in de literatuur consequent positief. Na de invoering van 30 km/h werd een afname van de gemiddelde geluidsbelasting gevonden tussen 1,5 en 6 dB. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 dB. Deze afname is van meerdere factoren afhankelijk; namelijk het wegdek, snelheidsremmende maatregelen, veelvuldig optrekken en afremmen, de hoeveelheid verkeer en het aandeel elektrisch verkeer.

Conclusie

Het verlagen van de snelheidslimiet in de bebouwde kom van 50 naar 30 km/h heeft een zeer positief effect op de verkeersveiligheid en een positief effect op de geluidsbelasting. Voor luchtkwaliteit zal er gemiddeld weinig veranderen; en er was te weinig bewijs om het optreden van een Modal Shift goed aan te tonen. Vanwege deze positieve effecten op de verkeersveiligheid en de geluidsbelasting raden wij beleidsmakers aan om dit beleid in te voeren. Er moet wel rekening gehouden worden met fysieke aanpassingen aan de weg, omdat er meer bewijs is voor een positieve impact bij het toepassen van (snelheidsremmende) maatregelen.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7

1.2 Achtergrond 7

1.2.1 Verkeersveiligheid 7

1.2.2 Geluidsbelasting 8

1.2.3 Luchtkwaliteit 8

1.2.4 Modal Shift 9

1.3 Onderzoeksvragen 9

Hoofdstuk 2 Methode 10

2.1 Onderzoeksmethode 10

2.2 Zoekstrategie 10

2.3 Literatuur in- en exclusie 11

2.4 Kwantitatieve onderzoeksmethode 11

2.4.1 Jaarlijkse veranderingen in snelheidslimieten 11

Hoofdstuk 3 Resultaten 13

3.1 Implementatie van 30 km/h en de impact op gemiddelde snelheid en doorstroming 13

3.1.1 Definitie van wegtypen 13

3.1.2 Uitvoering van 30 km/h 14

3.1.3 Effect op daadwerkelijk gereden snelheid 14

3.1.4 Maatregelen om de snelheid te verminderen 15

3.1.5 Invloed op het wegennetwerk 16

3.2 Verkeersveiligheid 17

3.2.1 Verkeersveiligheid in de grijze literatuur 17

3.2.2 Verkeersveiligheid in de wetenschappelijke literatuur 18

3.2.3 Analyse wegen veranderde snelheid/ongevallen 19

3.3 Modal shift 21

3.4 Lucht 22

3.5 Geluid 23

Hoofdstuk 4 Conclusie 25

4.1 Onderzoeksresultaten 25

4.1.1 Verkeersveiligheid 25
4.1.2 Geluidsbelasting 25
4.1.3 Luchtkwaliteit 25
4.1.4 Modal shift 25
4.2 Discussie 25
4.3 Aanbevelingen voor beleid 26
Hoofdstuk 5 Referenties 28

Afkortingen

dB = Decibel, een logaritmische maat voor het volume van geluid
NOx = Stikstofoxiden, gassen die o.a. door verbranding van fossiele brandstoffen vrijkomen
NO2 = Stikstofdioxide, een stikstofoxide die als marker voor wegverkeer wordt gebruikt
NWB = Nationaal Wegen Bestand
PM = Particulate Matter of fijnstof, kleine zwevende deeltjes die in mindere mate door wegverkeer worden uitgestoten
20 mph = 20 miles per hour, ongeveer gelijk aan een snelheid van 32 kilometer per uur
30 km/h = 30 kilometer per hour (per uur)

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Na jarenlange daling in het aantal verkeersslachtoffers sinds 1973, is hier nu een stagnatie en lichte groei van zichtbaar. Het Centraal Planbureau noteert dat in 2018 ruim 650 verkeersdoden vielen, en 22.000 gewonden. Hoewel het aantal verkeersdoden afnam, steeg het aantal ernstig gewonden tussen 2000 en 2019 met 36% (Verrips & Hilbers, 2020). Een groot en toenemend aantal hierin betreft kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals het toenemende aantal fietsers. Binnen Nederland en de EU zijn zorgen dat de daling in het aantal verkeersdoden af zal vlakken, en tegelijkertijd het aantal ernstig gewonden zal blijven stijgen. Een voorgestelde maatregel is het invoeren van een 30 km/h snelheidslimiet op 50 km/h wegen in de bebouwde kom om een veilige snelheid op de weg te garanderen (Centraal Planbureau, 2018; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018).

Door deze ontwikkelingen overwegen of besluiten steeds meer gemeenten om de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. In de discussie over het al dan niet invoeren van deze maatregel worden argumenten genoemd met betrekking tot verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder (en slaapverstoring) bij omwonenden en op de modal shift naar meer actief transport. De onderbouwing van de benoemde positieve (en soms negatieve) effecten is niet altijd duidelijk. Het doel van dit onderzoeksproject is om de invloed van een verlaging van de snelheidslimiet op de lokale leefbaarheid inzichtelijk te maken. Helderheid over de voor- en nadelen van een snelheidsverlaging op de gezondheid en leefbaarheid van de omgeving kan gemeenten helpen bij het maken van deze keuze. Daarnaast kan dit de GGD'en helpen bij advisering over dit vraagstuk.

1.2 Achtergrond

1.2.1 Verkeersveiligheid

In 2020 hebben vertegenwoordigers uit 140 landen, waaronder Nederland, de Stockholm Declaration ondertekend, een verklaring met als doel om het aantal doden door verkeersongevallen te halveren tussen 2020 en 2030. Een deel van deze verklaring omvat een verlaging van de maximumsnelheid naar dertig kilometer per uur in gebieden waar kwetsbare verkeersdeelnemers en wegverkeer consequent met elkaar in aanraking komen (Stockholm Declaration, 2020; Marcel Slofstra, 2020).

Steeds meer Nederlandse gemeenten stellen vaker 30 km/h in op wegen, maar de invulling van deze wegen is nog erg verschillend. Ook landelijk staat het onderwerp op de agenda: er is een landelijk plan en afwegingskader gemaakt door het CROW voor het instellen van 30 km/h als standaard in het wegennet, vanwege een motie in de Tweede Kamer in 2020 (Gemeente Amsterdam, 2021).

Meerdere Europese steden hebben de ambitie om 30 km/h in te voeren in (bijna) de gehele stad of hebben dit al gedaan. De argumenten voor dit beleid worden in deze volgorde van hoeveelheid genoemd: minder ongevallen, minder geluid, meer fietsen en lopen, verbeterde leefbaarheid, meer belang publieke ruimte, minder luchtvervuiling, minder autoverkeer, verbeterde gezondheid en klimaatadaptatie (Röth, 2022).

De Stockholm verklaring toont de toenemende herkenning van de problemen die veroorzaakt worden door het steeds toenemende gebruik van auto's en de auto-centrische inrichting van de openbare ruimte. Autoverkeer veroorzaakt verwondingen en doden bij ongelukken en levert een grote bijdrage aan luchtvervuiling en geluidshinder, wat weer een grote impact heeft op de publieke gezondheid van inwoners (Khreis et al., 2016).

Letsel door wegverkeer is een publieke gezondheidskwestie, aangezien verkeersletsel een van de grote veroorzakers is van sterfte en handicaps in de wereld (WHO, 2018). In 2022 vielen er in Nederland 737 doden in het verkeer, een grote toename ten opzichte van 2021 (582 doden). Van de verkeersdoden viel 35% binnen de bebouwde kom. Over het algemeen valt het grootste aantal verkeerdoden op 50 km/h wegen, namelijk 26% in 2021 (SWOV, 2023).

Onderzoek heeft ook aangetoond dat een hogere snelheid van gemotoriseerd wegverkeer leidt tot meer ongelukken op de weg (Elvik, 2005; Rosén, Stigson & Sander, 2011). Het verlagen van de snelheid van wegverkeer zou in theorie dus tot een verlaging van het aantal ongelukken en letsel moeten leiden.

1.2.2 Geluidsbelasting

Geluid in de leefomgeving heeft negatieve effecten op de gezondheid van bewoners, vooral bij langdurige blootstelling (World Health Organization, 2018). Omgevingsgeluid kan ernstige hinder, slaapverstoring en een toename aan stress veroorzaken. Bij langdurige blootstelling aan (overmatig) omgevingsgeluid kunnen chronische gezondheidseffecten optreden, zoals verhoogde bloedconcentraties van het stresshormoon cortisol en een verhoogde bloeddruk, waardoor het risico op hart- en vaatziekten toeneemt (Slob et al., 2019). Ook is gebleken dat de concentratie en leerprestaties van kinderen mogelijk chronisch negatief worden beïnvloed (World Health Organization, 2010). Geluid van wegverkeer is de grootste bron van geluidhinder en slaapverstoring in Nederland en in de rest van Europa. In 2020 rapporteerde 6,6% van de Nederlanders ernstige geluidhinder te ervaren vanwege wegverkeer onder de 50 km/h, en 3,9% vanwege wegverkeer boven de 50 km/h (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020, GGD'en, CBS en RIVM).

1.2.3 Luchtkwaliteit

De uitstoot van het wegverkeer bestaat uit een complex mengsel van gasvormige en deeltjesvormige luchtverontreiniging. Belangrijke componenten zijn stikstofoxiden (NO_x), koolmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS, waaronder benzeen) en (ultra)fijne stofdeeltjes die allerlei componenten kunnen bevatten zoals roet, zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen. Mensen die langdurig worden blootgesteld aan de luchtverontreiniging afkomstig van wegverkeer hebben een grotere kans op het ontstaan en verergeren van luchtwegklachten en hart- en vaatziekten (Boogaard, 2022). Er zijn ook aanwijzingen dat andere aandoeningen zoals diabetes, laag geboortegewicht en neurologische aandoeningen (met name dementie) vaker voor zouden kunnen komen bij mensen die nabij drukke wegen wonen (Zhao et al., 2016; Kingsley et al, 2016; Power et al., 2016; Chen et al., 2017).

De uitstoot van het wegverkeer hangt samen met de rijsnelheid en doorstroming. Emissiefactoren geven aan hoeveel vervuilende stoffen een voertuig per kilometer uitstoot. De emissiefactoren worden weergegeven voor een aantal snelheidstypes, op basis waarvan met standaardrekenmethode 1 (SRM-1) de luchtkwaliteit binnen de bebouwde kom wordt berekend. Deze snelheidstypes zijn:

- Doorstromend stadsverkeer:
  stedelijke hoofdwegen en een gemiddelde snelheid tussen 30 en 45 km/h, gemiddeld 1.5 stops per afgelegde kilometer.
- Normaal stadsverkeer:
  overige stedelijke wegen en een gemiddelde snelheid tussen 15 en 30 km/h, gemiddeld 2 stops per afgelegde kilometer.

- Stagnerend stadsverkeer:
  stadsverkeer met een grote mate van congestie, gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h, gemiddeld 10 stops per afgelegde kilometer.

De uitstoot neemt toe met afnemende rijsnelheid en toenemende stagnatie (IPLO, 2023). Of de uitstoot bij 30 km/uur en doorstromend verkeer hoger is of lager dan bij 50 km/uur en doorstromend verkeer is niet goed bekend, omdat daarvoor geen emissiefactoren zijn vastgesteld. In de huidige emissiefactoren ligt besloten dat een rijsnelheid van 30 km/uur samengaat met meer stagnatie en een rijsnelheid van 50 km/uur met meer doorstroming.

1.2.4 Modal Shift

In het achtergronddocument van de Vlaamse modal shift tool (van de Vel, 2020) worden verschillende gezondheidseffecten toebedeeld aan modal shift. Een gedeeltelijke transitie naar actief transport, in de vorm van fietsen en/of wandelen, kan leiden tot een vermindering van het risico op vroegtijdse sterfte tot maximaal 30% voor wandelen, en 45% voor fietsen. Actief transport vermindert de kans op ziektes zoals dementie, cardiovasculaire ziekten, diabetes type II, borstkanker, darmkanker en depressie. Het bewijs voor de lagere kans op ziekten is echter minder sterk dan het bewijs voor reductie van vroegtijdige sterfte door actief transport. Een modal shift naar actief transport leidt tot lager autogebruik, en daarmee tot verbeterde luchtkwaliteit en verminderde geluidshinder. Dit komt de gezondheid van de bevolking ten goede. Tenslotte heeft actief transport heeft niet alleen positieve gezondheidseffecten vanwege de fysieke activiteit, maar kan ook economische voordelen met zich mee brengen en zorgen voor minder verkeersfiles (Rabl & de Nazelle, 2012).

1.3 Onderzoeksvragen

Wat is de impact van een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/h in de bebouwde kom op:

- Verkeersveiligheid;
- Luchtkwaliteit, waarbij stikstofdioxide (NO_2) als marker voor luchtvervuiling door wegverkeer wordt gezien;
- Geluidsbelasting; en de
- Modal shift naar meer actief transport

Het doel van dit project is om de bestaande kennis over de invloed van snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder en actief transport samen te vatten.

HOOFDSTUK 2 METHODE

2.1 Onderzoeksmethode

Voor het kwalitatieve onderdeel is gekozen voor een narratieve literatuur review. Binnen academische reviews zijn er twee standaard types te onderscheiden: systematische reviews en non-systematische of narratieve reviews. Vanwege de beperkte omvang van dit project was het niet mogelijk om een systematische review uit te voeren. Daarom is een narratieve review uitgevoerd. Narratieve reviews zijn, net als systematische reviews, geschikt om eerder gepubliceerd onderzoek te verzamelen en samen te vatten, zodat dubbel onderzoek wordt voorkomen en nieuwe onderzoeksgebieden binnen het onderwerp worden geïdentificeerd (Grant & Booth, 2009; Cronin, Ryan & Coughlan, 2008).

Het voordeel van een narratieve review is dat meerdere onderzoeksvragen kunnen worden behandeld waardoor deze methode past bij grotere, algemene vraagstukken. Ook is het mogelijk om bronnen naast wetenschappelijke literatuur te gebruiken (zoals grijze literatuur) en literatuur met verschillende methoden en uitkomsten. De stappen voor het schrijven van een narratieve review zijn ook minder streng en minder tijdsintensief vergeleken met een systematische review, waardoor deze methode bij dit onderzoek beter paste (Ferrari, 2015).

Aangezien er geen stappenplan is voor narratieve reviews, zijn voor deze review (versimpelde) stappen gebruikt uit de PRISMA checklist voor systematische reviews (Moher et al., 2009) om structuur te brengen in het proces. Vooral in de voorbereiding van het schrijven van een narratieve review kan het volgen van deze structuur voordelig zijn.

2.2 Zoekstrategie

Bij het zoeken naar literatuur is breed gezocht naar zowel wetenschappelijke als grijze literatuur. Hierbij is de zoekmachine Google Scholar gebruikt en de database van Pubmed doorzocht. Verschillende combinaties van zoektermen zijn gebruikt. Zowel in het Nederlands als in het Engels is de algemene zoekterm gecombineerd met de zoektermen per onderwerp (verkeersveiligheid, lucht, geluid en modal shift). Hieronder zijn de zoektermen beschreven.

Nederlands: (Wegverkeer OR auto OR transport OR mobiliteit) AND (snelheid OR snelheidsverlaging OR snelheidslimiet OR 30 km OR zone 30 OR 20 mph) AND (bebouwde kom OR gemeente OR woongebied OR stad OR dorp)

Engels: (Vehicle OR car OR traffic OR transport) AND (Speed limit OR speed reduction OR speed decrease OR 30 kmh OR 30 zone OR 20 mph) AND (urban OR municipality OR living area OR city OR city limits OR town)

Zoektermen per onderwerp:

Geluid: (geluid OR geluidsbelasting OR geluidshinder) / (noise OR sound OR acoustic)

Lucht: (lucht OR luchtkwaliteit OR luchtvervuiling OR uitstoot OR stikstofdioxide OR fijnstof) / (air OR air quality OR air pollution OR nitrogen dioxide OR particulate matter)

Veiligheid: (veiligheid OR verkeersveiligheid OR ongelukken) / (traffic safety OR accidents OR collisions)

Modal split: (modal split OR fietsen OR lopen OR actief transport) / (modal split OR modal shift OR biking OR active transport OR walking)

2.3 Literatuur in- en exclusie

Literatuur werd geïncludeerd als er gekeken was naar het effect van een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/h naar 30 km/h. Ook literatuur die de implementatie van deze 30 km/h zones behandelde is gebruikt. Deze literatuur behandelde of er daadwerkelijk 30 km/h wordt gereden na het invoeren van de nieuwe snelheidslimiet en wat voor maatregelen en factoren invloed hebben op deze snelheid. Literatuur die naar andere snelheden keek (bijvoorbeeld een verlaging van 70 km/h naar 50 km/h) werd niet geïncludeerd. Literatuur waarin de 30 km/h limiet slechts in 1 straat was ingevoerd werd ook niet geïncludeerd.

Er is vanwege beperkte tijd en breedte van het onderwerp nadruk gelegd op reviews en meta-analyses (in de academische literatuur). Ook grijze literatuur is meegenomen voor inpasbaarheid in het Nederlandse beleid. Vanwege de algemene verbetering van verkeersveiligheid en vernieuwing van het wagenpark met minder uitstoot en geluidproductie over de afgelopen 25 jaar is ervoor gekozen om alleen literatuur te includeren die na het jaar 2000 is uitgevoerd.

Literatuur is alleen geïncludeerd als de onderzochte situatie vergelijkbaar was met de Nederlandse (verkeers)situatie, zodat de verzamelde informatie in de praktijk bruikbaar is voor de Nederlandse situatie. Er is voor gekozen om nadruk te leggen op Nederlandse literatuur en verder alleen literatuur binnen de EU te behandelen.

2.4 Kwantitatieve onderzoeksmethode

Om de jaarlijkse veranderingen in snelheidslimieten in kaart te brengen, beoogden wij het Nationaal Wegenbestand (NWB) te gebruiken. Deze heeft jaarlijks een kaart van snelheidslimieten van heel Nederland, maar deze bleek niet valide. De veranderingen waren namelijk niet structureel bijgehouden, er zijn grote herstelwerkzaamheden geweest (fouten die gecorrigeerd worden, en dus niet duiden op daadwerkelijke veranderingen), en dat dit verschilt per gemeente hoe goed het is bijgehouden. Door experts op gebied van mobiliteit te consulteren, waaronder SWOV, Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en Rotterdam, hebben wij methoden ontwikkelt om uit publiek beschikbare data (niet tegen betaling) jaarlijkse veranderingen van snelheidslimieten in kaart te brengen.

2.4.1 Jaarlijkse veranderingen in snelheidslimieten

Wij hebben een database gecreëerd met veranderingen in snelheidslimieten voor de gemeente Rotterdam. De basis hiervan zijn de snelheidslimieten voor alle straten uit de NWB in 2022, dit is momenteel de meest valide weergave van snelheidslimieten. Veranderingen in snelheidslimieten van 50 km/h naar 30km/h tussen 2016-2020 werden in kaart gebracht met verkeersbesluiten.

De verkeersbesluiten werden geëxtraheerd uit de Staatscourant, staatsblad en Tractenblad (http://www.officielebekendmakingen.nl/). Alle veranderingen in snelheidslimieten in Nederland worden bekend gemaakt in verkeersbesluiten. Ze geven een omschrijving van de context, reden van verandering, en wettelijke besluitvorming. Wij zochten naar verkeersbesluiten die (niet tijdelijke) invoeringen van 50 km/h naar 30 km/h aangeven, vanaf 1 januari 2016 tot 31 december 2019, gebruikmakende van zoekterm 'A1' (term voor 30 km/h limiet), in Rotterdam. We hebben verkeersbesluiten geëxcludeerd die een nieuwe weg of wijk betroffen of die een tijdelijke verandering aankondigden.

Informatie uit verkeersbesluiten werd systematisch geëxtraheerd. Bestaande uit: veranderde straten, datum verandering, datum publicatie, reden voor implementatie, fysieke wegveranderingen (bijv. verkeersdrempels). De locaties van veranderingen worden vervolgens geverifieerd met veranderingen in het 'verkeersbordenbestand' van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Deze data wordt jaarlijks verzameld en geüpdatet met camera auto's. Dit bestand bevat x,y coördinaten van verkeersborden en jaarlijkse veranderingen, de verkeersborden

worden door AI herkend van beelden. Dat maakt dat deze database niet alle borden bevat, omdat het AI algoritme niet alle borden herkend. Daarom hebben wij nog een handmatige controle gedaan met Google streetview (GSV), waarbij wij mismatches tussen verkeersbesluiten en het verkeersbordenbestand met een derde bron konden nagaan. Dit leverde borden op die niet waren herkend in het verkeersbordenbestand, of een preciezere datum van invoering (wanneer deze in GSV eerder zichtbaar was dan de aangegeven datum in het verkeersbordenbestand.

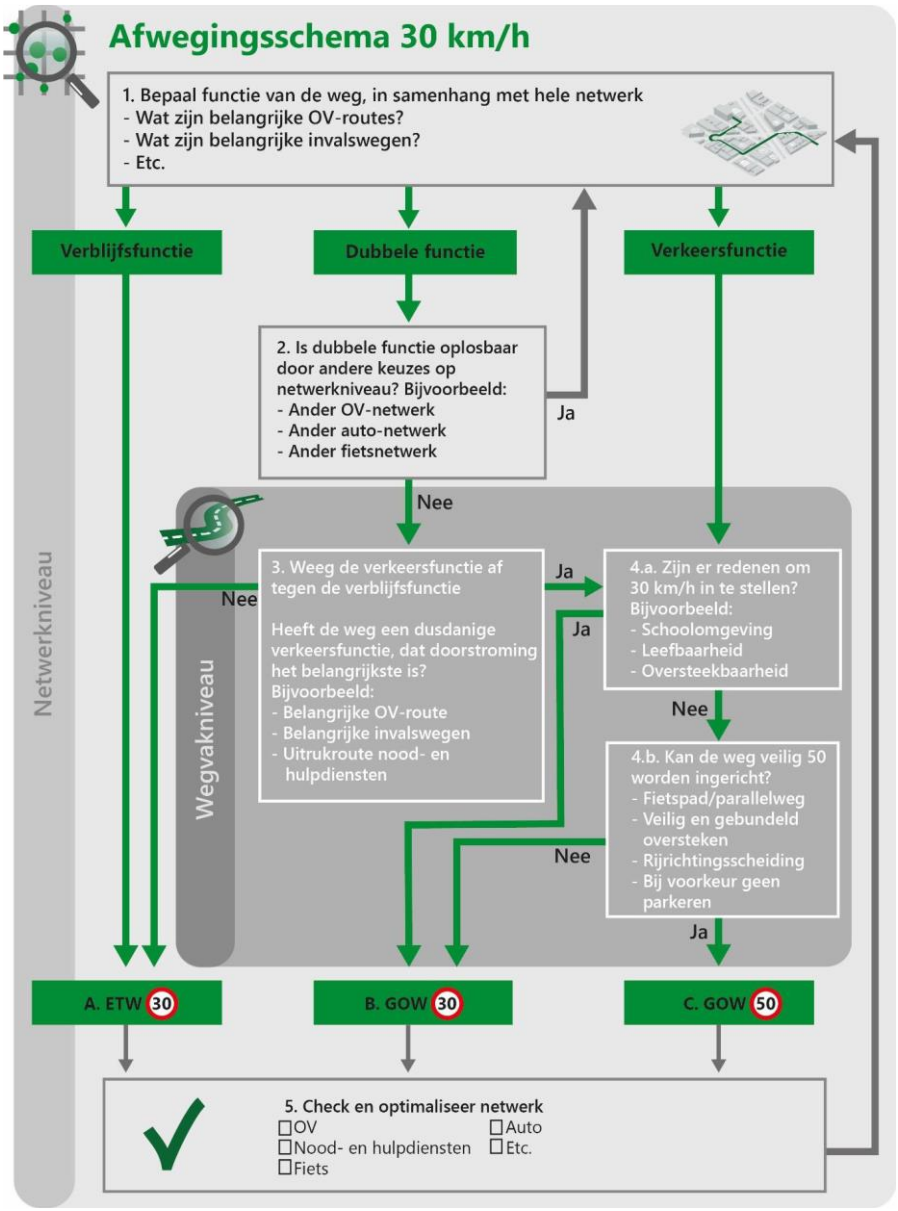
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN

3.1 Implementatie van 30 km/h en de impact op gemiddelde snelheid en doorstroming

3.1.1 Definitie van wegtypen

Binnen de bebouwde kom waren er tot voor kort 2 typen wegen te onderscheiden: de gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 50 km/h (GOW50) en de erftoegangsweg met een limiet van 30 km/h (ETW 30). Op erftoegangswegen is sprake van een 'verblijfsfunctie' waar autoverkeer minder welkom is en mengt met langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op GOW50 wegen is de 'verkeersfunctie' van de weg belangrijker, en worden verschillende soorten verkeer van elkaar gescheiden (CROW, 2021; SWOV, 2018). In de praktijk blijken sommige wegen zowel een verblijfs- als verkeersfunctie te hebben en deze wegen zijn niet altijd veilig in te richten met een snelheid van 50 km/h. Daarom is er behoefte om de snelheid op een deel van de GOW wegen te verlagen naar 30 km/h. Hier was beleidsmatig geen ruimte voor, tot de ontwikkeling van een afwegingskader door het CROW wat een nieuw wegtype voorstelde: de GOW30, een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/h.

Het bijbehorende afwegingsschema (figuur 1) kan worden gebruikt voor de afweging wat voor snelheidslimiet kan worden ingesteld door wegbeheerders in de bebouwde kom. Het uitgangspunt is dat in beginsel de snelheid 30 km/h is in de bebouwde kom, tenzij het wenselijk en veilig is om 50 km/h in te stellen op wegen met een ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie (CROW, 2021).



Figuur 1. Afwegingsschema 30 km/h (CROW, 2021)

3.1.2 Uitvoering van 30 km/h

"Traffic Calming" omvat de maatregelen die worden genomen om de snelheid van wegverkeer te verlagen en veiligheid te vergroten. Bij het verlagen van de maximum snelheid wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten implementatie van het beleid:

1. Limieten — Alleen het instellen van nieuwe snelheidslimieten door gebruik van verkeersborden en wegmarkering, om autobestuurders te waarschuwen voor de nieuwe snelheidslimiet.

2. Zones — Naast het instellen van signalering worden ook fysieke maatregelen aan de openbare ruimte ingevoerd, zoals wegversmallingen en drempels, om autobestuurders tot een lagere snelheid te dwingen en veiligheid te garanderen (Cairns et al., 2014).

Beide typen uitvoering kunnen worden gecombineerd met campagnes voor bewustzijn en educatie van autobestuurders. Voor deze definities maakt het niet uit of een enkele straat of een hele wijk wordt aangepast (Cleland et al., 2020). In dit project is ervoor gekozen om slechts literatuur te includeren waarin 30 km/h over een groter gebied werd ingevoerd. Het is belangrijk om het onderscheid tussen "limieten" en "zones" te maken omdat de effectiviteit van beide typen 30 km/h maatregelen kan verschillen. Hier wordt in de rest van dit hoofdstuk verder op ingegaan.

3.1.3 Effect op daadwerkelijk gereden snelheid

Een belangrijke uitdaging is om te zorgen dat autobestuurders zich daadwerkelijk aan de lagere snelheidslimiet houden. Op 30 km/h wegen rijden bestuurders over het algemeen 10% harder dan de limiet, met grote verschillen tussen locaties (SWOV, 2018). Bestuurders geven vaak aan dat het onnatuurlijk en/of vermoeiend is om 30 km/h te rijden op een weg die is ingericht voor 50 km/h. Daarom zijn autobestuurders vaak tegen het instellen van 30 km/h. Een tijd na implementatie wordt de acceptatie meestal beter, omdat de negatieve effecten vaak minder erg zijn dan verwacht (Williams et. al, 2022). Ook worden de positieve effecten pas later zichtbaar. Bewoners van de betreffende wegen zijn vaak al voor de invoering van een lagere snelheid voordat die heeft plaatsgevonden (Röth, 2022).

Na een verlaging van de snelheidslimiet nemen de gereden snelheden meestal af, maar de mate waarin hangt af van meerdere factoren: de gereden snelheid vóór de verandering, beslissingen rondom de inrichting van de weg, de hoeveelheid handhaving, aantal voetgangers op de weg, informatie campagne en de tijd van de dag. Vaak houden bestuurders zich meer aan de nieuwe snelheid wanneer een zone wordt ingesteld in plaats van individuele straten. Ook was vaak een "spill over effect" gezien waarin de gereden snelheid ook afnam op straten waar de snelheidslimiet niet was verlaagd. Dit komt waarschijnlijk door gewenning van de bestuurders aan 30 km/h, waardoor 50 km/h subjectief sneller voelt (Röth, 2022).

Een onderzoek uit Schotland (Olowosegun, Fountas & Davis, 2022) onderzocht de verandering in gemiddelde rijsnelheid op wegen, nadat in eind 2020 in een gehele Schotse gemeente 20 mph was ingevoerd. Dit was een van de weinige beschikbare studies over een plattelandsgemeente. Na de invoering van de 20 mph zones werd in het grootste deel van de wegen een verlaging van de gereden snelheid geobserveerd. De gemiddelde gereden snelheid verminderde met 3,1 mph (ongeveer 5 km/h) direct na de verandering. Na 7 tot 8 maanden nam deze snelheidsvermindering iets af naar ongeveer 2,7 mph (4,35 km/h). De kleinste afname in snelheid vond meestal plaats op wegen waar al minder hard werd gereden. Over het algemeen was de reductie in snelheid hoger op wegen waar voor de invoering gemiddeld harder werd gereden. De gemiddelde afname in snelheid was statistisch significant op 90% van de wegen, op de wegen waar dit niet gold was de gemiddelde snelheid voor de invoering al lager en was de gemiddelde afname ook beperkt. De standaarddeviatie van de gemiddelde en 85th percentiel

snelheden verminderde na de invoering, wat leek te duiden op een meer gelijkmatig snelheidspatroon over het gehele gebied.

3.1.4 Maatregelen om de snelheid te verminderen

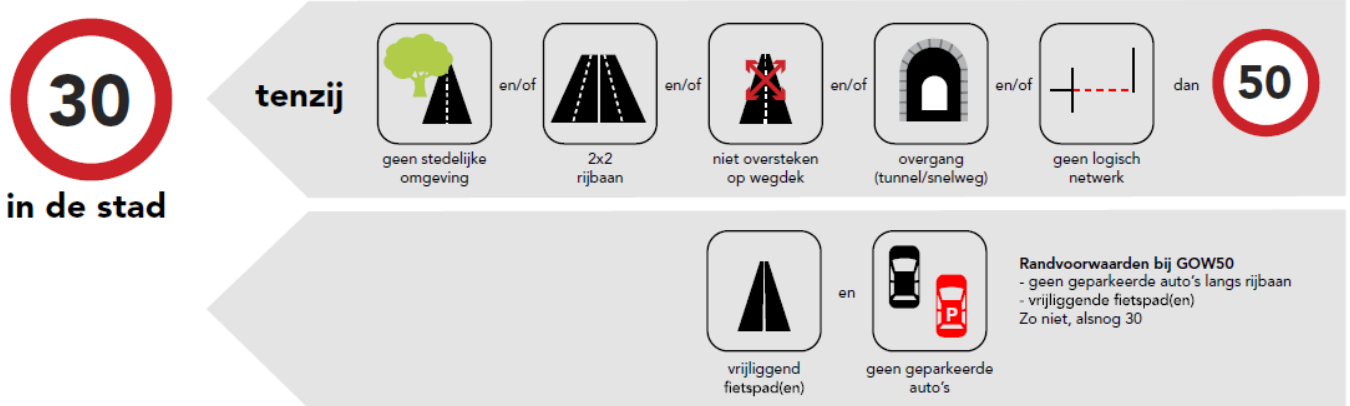
In het huidige beleid is handhaving op 30 km/h wegen in Nederland erg moeilijk als niet onmogelijk. Dit werd door meerdere leden van de begeleidingscommissie aangedragen als een zorg bij de gemeenten over het invoeren van 30 km/h. Mogelijkheden voor handhaving moeten afgestemd worden en mogelijk landelijk worden vastgesteld. Handhavende partijen hebben vaak niet genoeg capaciteit en maatregelen als flitspalen worden niet op 30 km/h wegen geplaatst. Daarom is het van belang om andere maatregelen te belichten die ervoor zorgen dat autobestuurders zich aan de nieuwe snelheid houden.

In het eerder genoemde Schotse onderzoek (Olowosegun, Fountas & Davis, 2022) is een case-control analyse uitgevoerd om de impact van drie interventies op de verkeerssnelheid te onderzoeken, naast de nieuwe snelheidsborden. De interventies waren: herhaalborden om mensen te herinneren aan de snelheidslimiet, elektronische snelheidsborden die aangeven hoe hard langskomende auto's rijden (vergelijkbaar aan "smiley" borden) en buffer zones om chauffeurs te laten wennen aan een lagere snelheid. Deze interventies werden ingezet in een later stadium bovenop de ingestelde 20 mph snelheidslimiet. Zowel bij herhaalborden als buffer zones was er geen bewijs dat deze interventies effect hadden op de gemiddelde snelheid. Plekken waar elektronische verkeersborden waren geïnstalleerd waren geassocieerd met iets lagere gemiddelde snelheden op de weg (0,3 - 0,4 mph = 0,4 -0,6 km/h gemiddeld). Deze studie is goed vertaalbaar naar de Nederlandse situatie, aangezien er slechts gebruik is gemaakt van borden met de nieuwe snelheidslimiet (naast de beschreven maatregelen die later werden toegevoegd). Daarnaast werd er niet gehandhaafd door politie op deze 20 mph wegen, net zoals in Nederland op 30 km/h wegen het geval is (Knox, 2022).

Het Franse onderzoeksinstituut Cerema (2012 & 2013) geeft de volgende aanbevelingen om te garanderen dat bestuurders zich houden aan 30 km/h: maatregelen in de ruimtelijke ordening, plaatsen van signaal borden (vooral variabele elektronische borden zoals de welbekende "smileys"), communicatie en educatie richting autobestuurders, technologische ingrepen en het handhaven van snelheidsovertreders.

Het beleidsdocument 30 km/h van de gemeente Amsterdam omschrijft haar plannen voor de invoering van 30 km/h op bijna alle gemeentelijke wegen (Gemeente Amsterdam, 2021). De specifieke inrichting die bij erftoegangswegen is voorgeschreven (gemengd verkeer, voorrang van rechts, snelheid remmende maatregelen en klinkerbestrating) past niet op wegen met veel autoverkeer, omdat de doorstroming en veiligheid voor fietsers verslechtert. Verminderde doorstroming heeft ook weer negatieve impact op luchtkwaliteit en bereikbaarheid. De nieuwe 30 km/h wegen in Amsterdam worden daarom ingericht als GOW30. De afwegingen en uitzonderingen hierover zijn in onderstaande figuur 2 samengevat.

Figuur 2. Afwegingen en uitzonderingen voor GOW30 wegen in Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2021)



Het toevoegen van stedelijke elementen draagt bij aan een lagere snelheid op de GOW30, zoals parkeerplaatsen langs de weg, mogelijkheid tot halteren door bussen op de rijbaan, smallere rijstroken en meer oversteekmogelijkheden. Ook omgevingskenmerken zoals begroeiing en bebouwing spelen mee met het creëren van een “geloofwaardige” snelheidslimiet op de weg. De gemeente Amsterdam wil het wegdek zoveel mogelijk geasfalteerd houden om onnodig geluid en trillingen te beperken. Ook blijft markering op de weg beperkt. Verkeersregelinstallaties zullen opnieuw ingesteld moeten worden om het effect van lagere wegcapaciteit en langere ontruimingstijd op kruispunten te beperken.

Vaak leiden maatregelen voor 30 km/h wegen tot een wegdek van klinkers, waarmee de mogelijke geluidsreductie teniet wordt gedaan, aangezien klinkers een negatief effect hebben op de geluidsbelasting (Van de Klundert, 2021; Gemeente Amsterdam, 2021; SATIS, 2018). Innovatieve stillere klinkers zouden hiervoor een oplossing bieden, echter bieden deze architectonische nadelen. Sinds kort zijn er stille klinkers zonder architectonische nadelen op de markt. Er worden echter vraagtekens bij de kosten van deze wegen gezet in verband met hun beperkte stedelijke levensduur (SATIS, 2018).

Naast deze aanpassingen aan de openbare ruimte kan ook gebruik gemaakt worden van beloningssystemen en/of een Intelligente Snelheidsadaptie (Intelligent Speed Adapation of ISA en On-board Event Recorders of EDR) om de maximum snelheid van auto’s te begrenzen of bestuurders te waarschuwen. Voor beide systemen zijn meerdere succesvolle experimenten uitgevoerd in Nederland en België (Van de Klundert, 2021; Gemeente Amsterdam, 2021; Cerema, 2012 & 2013).

3.1.5 Invloed op het wegennetwerk

Bij invoering van GOW30 wegen verwacht het CROW de volgende effecten op het algemene wegennetwerk: toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen die GOW50 blijven, rustiger worden van de GOW30 wegen en doorgaande wegen die al 30 km/h waren worden drukker (CROW, 2021).

Omdat de gereden snelheid in steden gemiddeld al lager is dan 30 km/h door kruispunten, afslagen overstekende voetgangers etc. maakt een instelling van 30 km/h meestal geen groot verschil voor de reistijd en doorstroming in stedelijke gebieden (Cerema, 2012). Voor het platteland geldt dit waarschijnlijk niet, omdat hier meer rechte wegen zijn waar autobestuurders wel de maximale snelheid halen. Voor een verbetering van de doorstroming adviseert het SWOV om enkele corridors te gebruiken waar 50 tot 70 km/h gereden mag worden. Een nadeel kan zijn dat het verkeer naar die wegen verplaatst, waardoor op die wegen de veiligheid en leefbaarheid afneemt (SWOV, 2018).

De gemeente Hilversum heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de impact van verschillende toekomstscenario’s, waar op verschillende pakketten van wegen in de bebouwde kom de snelheidslimiet wordt verlaagd naar 30 km/h. Uit modelberekeningen bleek dat de doorstroming voornamelijk verbeterde, met een afname van 20 tot 40% van de verkeersintensiteiten, wanneer op alle wegen 30 km/h werd ingesteld. Echter zouden diverse kruispunten en rotondes drukker worden door een herverdeling van de verkeersstroom. Deze zullen aangepast moeten worden om wachttijden en rijen (in de spits) te voorkomen. Ook zou de reistijd met enkele minuten toenemen. De volgende snelheidsremmende maatregelen worden aangedragen: het aanbrengen van plateaus op kruispunten, aanvullende drempels toevoegen en bestaande uitbuigingen groter maken (Royal HaskoningDHV, 2021).

Een belangrijk nadeel is de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het openbaar vervoer. Een hulpvoertuig heeft 11 seconden extra rijtijd nodig in een 30km gebied van 25 hectare en 31 seconden in een gebied van 200 hectare ten opzichte van eenzelfde gebied met 50 km/h. Voor een lijnbus is ongeveer een minuut extra rijtijd nodig bij het instellen van een 30 km/h-gebied van 70 hectare (Minnen, 1999). De gemeente Gouda heeft berekend dat de dienstregelingsuren met ongeveer 10 % toenemen bij een lagere maximumsnelheid. Zonder maatregelen wordt het

busvervoer dus minder aantrekkelijk en duurder. Er moet dus vroeg overlegd worden met OV-bedrijven en vooral noodhulpdiensten bij de overweging om 30 km/h in te stellen (CROW, 2021). Voor zowel bussen als noodhulpdiensten zal ook het discomfort op de weg toenemen. Bij het treffen van snelheidsremmende maatregelen kan hier rekening mee gehouden worden, door bijvoorbeeld geen extra drempels aan te leggen (Royal HaskoningDHV, 2021).

De reistijd voor het OV zal ook in Amsterdam toenemen, vooral voor bussen (Gemeente Amsterdam, 2021). Om het OV en de nood- en hulpdiensten goed te laten functioneren zal er daarom soms afgeweken worden van het 30 km/h beleid, dit geldt met name voor vrij liggende bus- en trambanen en belangrijke calamiteitenroutes waar de maximum snelheid 50 km/h blijft. Drempels en wegversmallingen kunnen ervoor zorgen dat grote voertuigen zoals ambulances gedwongen worden om veel af te remmen. Een modelmatige impactanalyse toonde dat de afname van de snelheid en bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten niet evenredig was met de afname van 50 naar 30 km/h.

Ook in de wetenschappelijke literatuur werden verschillende nadelen en uitdagingen gevonden bij het instellen van 30 km/h. De reistijd voor vooral het openbaar vervoer nam in bijna alle gevallen toe met een aantal minuten. De meeste verkeerslichten moeten opnieuw worden ingesteld, omdat deze voor bepaalde hoeveelheid verkeer en snelheid zijn ingesteld. Eventueel kan het langere wachten bij stoplichten ook positief uitpakken als de motivatie is om verkeersdrukte te verminderen. Voor particuliere autobestuurders zal de reistijd erg weinig toenemen. De toename in reistijd is meestal juist een van de gewilde effecten om andere manieren van transport interessanter te maken voor burgers, waardoor de verkeerdrukte afneemt (Röth, 2022).

3.2 Verkeersveiligheid

3.2.1 Verkeersveiligheid in de grijze literatuur

Het SWOV heeft in 2018 een factsheet opgesteld over 30 km/h gebieden (SWOV, 2018). Een conclusie was dat een standaard verlaging van de snelheid van het wegverkeer naar 30 km/h binnen de bebouwde kom een grote winst oplevert voor de verkeersveiligheid. Dit bleek zowel in Nederland als in het buitenland het geval te zijn. Bij een snelheid van 30 km/h overleeft 95% van de voetgangers een botsing met een auto, tegenover 85% bij 50 km/h. Uit onderzoek is gebleken dat bij een algehele snelheidsverlaging van 10% het aantal ernstig gewonden afneemt met 20% en het aantal doden met 30% (Elvik, 2009). Volgens het Centraal Planbureau zal naar berekening in 2030 tot jaarlijks 25 minder verkeersdoden en 900 minder ernstig gewonden vallen na het invoeren van 30 km/h. Hier zullen vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers van profiteren (Verrips & Hilbers, 2020). Deze winst voor de veiligheid en ook de leefbaarheid is afhankelijk van de invoering; er moet ook echt 30 km/h of lager gereden worden en de doorstroming is een aandachtspunt.

De snelheidsverlaging in Hilversum zou volgens modelberekeningen ook tot een verbetering van de verkeersveiligheid leiden, met minder kans op ongevallen en lagere ernst van ongevallen, aangezien de gereden snelheid sterk samenhangt met de ernst van een aanrijding (Royal HaskoningDHV, 2021).

De Franse publieke instantie Cerema heeft meerdere factsheets uitgebracht over de effecten rondom het instellen van 30 km/h gebieden (Cerema 2012 & 2013). Veiligheid, comfort en gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte worden vergroot bij gemengd verkeer met een laag snelheidsverschil. Lagere snelheden maken het verkeer veiliger, doordat de remweg korter is en de bestuurder een breder gezichtsveld heeft en dus meer tijd voor het anticiperen en reageren op de omgeving. Ook veroorzaken ongevallen bij 30 km/h meestal kleine verwondingen, waar ongevallen met snelheden van 50 km/h of hoger een veel grotere kans geven op ernstige verwondingen of overlijden (Cerema, 2012; Gemeente Amsterdam, 2021). In Graz, Oostenrijk, werd 30 km/h ingevoerd op bijna alle

wegen, waarna het aantal serieuze ongevallen afnam met 24%. Deze afname was 17% voor ongevallen waar voetgangers bij betrokken waren. Een vergelijkbaar resultaat was te zien in Toulouse, waar het aantal verwondingen door verkeersongevallen afnam met 40% in de 30 zones (Cerema, 2012 & 2013).

In Amsterdam wordt geschat dat het aantal slachtoffers en zwaargewonden door verkeersongevallen afneemt met 20% tot 30% (Gemeente Amsterdam, 2021). Bij 30 km/h is het risico op overlijden voor voetgangers 5 keer lager dan bij 50 km/h. Voor inzittenden van een auto is het risico op overlijden of zwaar gewond raken driemaal lager bij 30 km/h. Dit effect hangt af van de uiteindelijke snelheid en vooral het gedrag van de verkeersdeelnemers. Een algehele snelheidsverlaging lijkt beter te werken dan een klein gebied of enkele straat, vanwege het "speed spillover" effect, waar autobestuurders ook op rondom gelegen wegen langzamer rijden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

In het beleidsdocument van Amsterdam wordt ook de impact van 30 km/h in meerdere Europese steden bekeken. Onder andere in Brussel, Oslo, Helsinki, Berlijn, Bilbao en Graz is 30 km/h al ingevoerd. In Brussel is onderzoek gedaan naar de impact van deze aanpassing. In al deze steden is volgens de bewoners en bezoekers het leefklimaat verbeterd en voelt men zich veiliger. Na invoering is het draagvlak over het algemeen hoog en in geen enkele stad is 30 km/h teruggedraaid. In alle onderzochte steden nam de gemiddelde snelheid aanzienlijk af, maar de mate was afhankelijk van de oorspronkelijke situatie. Verkeersveiligheid was het grootste effect en het aantal zwaargewonden kon met 30% afnemen.

3.2.2 Verkeersveiligheid in de wetenschappelijke literatuur

Het Britse onderzoek van Cairns et al. (2014) keken naar de verschillen tussen 20 mph limieten en zones en het effect hiervan op gezondheid, door het uitvoeren van een systematische review. Hierbij keken ze naar 5 eerder uitgevoerde systematische reviews. Ze vonden overtuigend bewijs dat deze maatregelen effectief waren in het verminderen van de snelheid van wegverkeer, het aantal ongelukken en letsel en in sommige gevallen het verhogen van ervaren veiligheid. De individuele studies rapporteerden een afname in ongelukken met letsel van 25% tot zelfs 64%. Ook studies waarin slechts limieten (zonder fysieke maatregelen) werden ingesteld hadden een positief effect op de gereden snelheid en ongelukken, maar hier was minder bewijs voor beschikbaar.

Uit een onderzoek van Bornioli et al. (2019) uitgevoerd In Bristol, Verenigd Koningrijk, bleek dat de instelling van 20 mph in bijna de gehele stad leidde tot een verlaging van het aantal geregistreerde dodelijke verkeersslachtoffers met ongeveer 63%. Het totale aantal ongelukken was ook verminderd. Dit effect was zowel voor de gehele stad als voor de losse 20mph wegen zichtbaar. De auteurs vermoedden dat een verandering in het rijgedrag in de stad zou kunnen hebben plaatsgevonden, waardoor ook op de uitzonderingswegen minder snel werd gereden.

Een systematische review met meta-narrative methode van Cleland et al. (2020) onderzocht meerdere effecten van zowel 20 mph "limits" als "zones" en de verschillen hiertussen. De resultaten van de geïncludeerde studies toonden een significante verlaging van de ernst en het aantal ongevallen na invoering van de 30 km/h zones. Het slechts instellen van snelheidslimieten d.m.v. verkeersborden en/of lijnen had een minder duidelijk effect. Bij enkele onderzoeken nam het aantal ongevallen buiten de ingestelde zones ook af, maar die afname was minder groot dan in de zones zelf. De angst dat het verkeer andere wegen neemt en daar meer ongevallen veroorzaakt leek daardoor voor een deel weggenomen te zijn.

De systematische review van Röth (2022) toonde opnieuw een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid. Dit was zelfs in mindere mate het geval in straten naast de nieuw ingestelde 30 km/h gebieden, vanwege het mogelijke "spill over" effect.

3.2.3 Analyse wegen veranderde snelheid/ongevallen

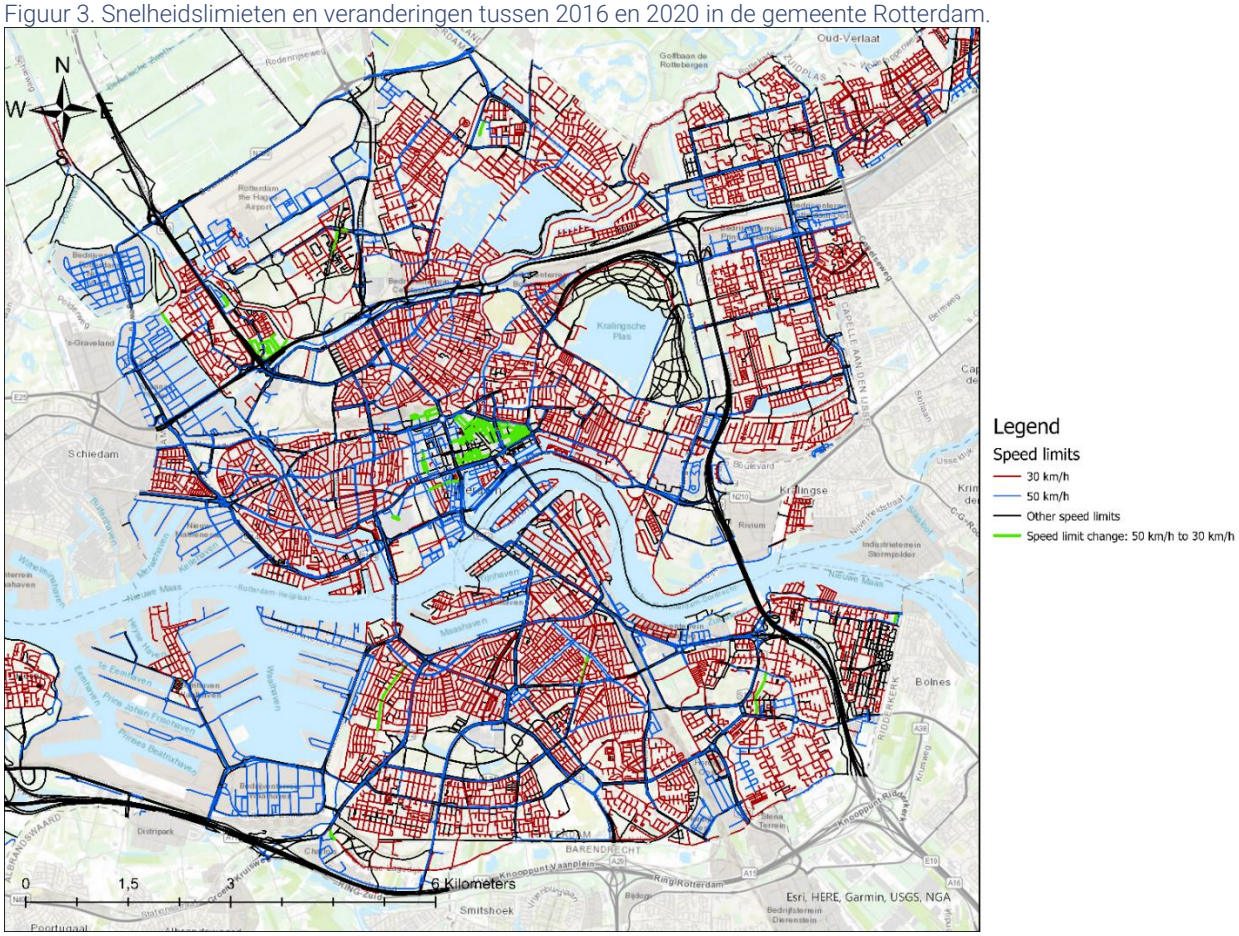
In totaal hebben wij 18 verkeersbesluiten geïncludeerd, hiervan zijn 7 verkeersbesluiten gepubliceerd in 2016, 4 in 2017, 2 in 2018 en 5 in 2019. De meesten veranderingen werden gedaan uit veiligheidsoverwegingen, specifiek fietsers, wandelaars en kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook werden situaties voor omwonenden genoemd, leefbaarheid en gezondheid of de aanwezigheid van kinderopvang of speeltuin als reden aangegeven.

Tabel 1. Veranderde snelheid en ongevallen resultatentabel

	Straten waarin ongelukken zijn gelijk gebleven (n=70)	Straten waarin ongelukken zijn toegenomen (n=11)	Straten waarin ongelukken zijn afgenomen (n=16)
Aantal ongelukken in 2 jaar voor verandering	9 ongelukken	5 ongelukken	49 ongelukken
0 ongelukken (n(%))	67 (95,7%)	8 (72,7%)	0
1-2 ongelukken (n(%))	2 (2,9%)	1 (9,1%)	14 (87,5%)
≥3 ongelukken (n(%))	1 (1,4%)	2 (18,2%)	2 (12,5%)
Aantal ongelukken in 2 jaar na verandering	9 ongelukken	23 ongelukken	15 ongelukken
0 ongelukken (n(%))	nvt	0	14 (87,5%)
1-2 ongelukken (n(%))	nvt	8 (54,5%)	1 (6,3%)
≥3 ongelukken (n(%))	nvt	3 (18,2%)	1 (6,3%)

De 18 verkeersbesluiten besloegen 14 buurten, waarin 97 straten bestaande uit totaal 238 wegvakken naar 30 km/h zijn veranderd. De straten waar een 30 km/h snelheidslimieten zijn geïntroduceerd zijn weergegeven in groen in figuur 3. Bij de koppeling van ongevallen op straatniveau aan veranderde straten, zagen we dat in 16 straten het aantal ongevallen was afgenomen, in 11 straten toegenomen en in 70 straten gelijk gebleven. Het totale aantal ongevallen op de betreffende straten bedroeg in de 2 jaar voor verandering 63; en in de 2 jaar na de verandering 47. Dit bedraagt een afname van 25,4%. Deze resultaten suggereren dat de verkeersveiligheid is vergroot na invoering van 30 km/h, ook al is dit niet statistisch significant vanwege de kleine aantallen.

Figuur 3. Snelheidslimieten en veranderingen tussen 2016 en 2020 in de gemeente Rotterdam.



Het totale aantal ongevallen in Rotterdam, zoals geregistreerd in BRON, hebben we ook bekeken om te zien wat de algemene trend in het aantal ongevallen was. Het totale aantal ongelukken nam toe tussen 2016 en 2019, waarna het verminderde in 2020 en weer toenam in 2021. Het aantal ongelukken met letselschade nam wel af tussen 2016 en 2020, maar nam in 2021 wel weer toe. Het is lastig hier een duidelijke conclusie uit te kunnen trekken. Er is geen duidelijke afname in het aantal ongevallen te zien voor heel Rotterdam als reactie op het verlagen van de snelheid op de geanalyseerde gemeentelijke wegen. Het totale aantal ongelukken in Rotterdam lijkt de landelijke trend te volgen en dus toe te nemen in afgelopen jaren.

Tussentijdse conclusie

De verkeersveiligheid neemt toe na het invoeren van 30 km/h, dit blijkt zowel uit registraties van verkeersongevallen als uit modelmatige schattingen. Ook onze eigen analyse bevestigde dit beeld. De mate waarin het aantal verkeerongevallen afneemt varieert tussen de studies en varieert van 24 tot 64 procent. Ook de kans op dodelijke slachtoffers lijkt fors af te nemen. Het instellen van een zone met fysieke maatregelen heeft een groter en duidelijker effect op de verkeersveiligheid dan het instellen van een limiet, alhoewel ook limieten leiden tot een afname van de gereden snelheid en dus ook (in mindere mate) de verkeerveiligheid verbeteren.

3.3 Modal shift

De modal split kan volgens het CROW (2021) worden beïnvloed omdat gemotoriseerd vervoer minder aantrekkelijk wordt door de toegenomen reistijd na invoering van 30 km/h. Dit geldt mogelijk ook voor het OV. Hierdoor is de verwachting dat meer mensen met de fiets zullen reizen binnen de bebouwde kom in plaats van met de auto. Zeker als fietsen aantrekkelijk is met goede voorzieningen daarvoor. De snelheidsaanpassingen op zichzelf veroorzaken een kleine verschuiving van auto naar fiets in modelberekeningen. Secundaire effecten zijn daarbij niet meegenomen.

Wanneer een lagere snelheid wordt gecombineerd met andere maatregelen, en vooral ook stimulatie van alternatief transport, is de verwachting dat de beste resultaten ontstaan in het reguleren van verkeer en promoten van een modal shift (Cerema 2012).

Het verkeersmodel van Amsterdam laat zien dat de verwachte hoeveelheid verkeer zal afnemen met ongeveer 2,5% na het instellen van 30 km/h. Hierdoor is de verwachting dat de andere vervoersmodaliteiten zullen toenemen, waarbij de fiets het grootste aandeel heeft (Gemeente Amsterdam, 2021). Dit effect pleit voor een stadsbrede invoer van 30 km/h, aangezien er wellicht minder risico is op een toename van het verkeer op nabijgelegen 50 km/h wegen.

Pucher & Buehler (2008) onderzochten succesvolle maatregelen om fietsen te stimuleren door het analyseren van onderzoeken, grijze literatuur en voorbeelden van steden in Nederland, Denemarken en Duitsland, waar al veel gefietst wordt. In de categorie “traffic calming” bepaalden ze 3 succesvolle maatregelen om fietsen gemakkelijk en veilig te maken: verkeerszones met een snelheidslimiet 30 km/h en 1) fysieke maatregelen om wegverkeer af te schrikken, 2) gescheiden fietspaden (en -straten) en 3) woonerven waar lopers en fietsers absolute voorrang hebben. De volgende fysieke maatregelen om verkeer af te schrikken worden genoemd: versmallingen van de weg, verhoogde kruispunten en zebrapaden, rotondes, extra bochten en zigzag routes, drempels en kunstmatige doodlopende wegen. Uit het onderzoek bleek dat het aantal fietsers en wandelaars na invoering van “traffic calming” sterk toenam. In conclusie leidt uitgebreide verkeerskalmering waaronder het instellen van 30 km/h tot een toename van actief vervoer. Hier werd de snelheidsverlaging dus altijd gecombineerd met andere maatregelen om verkeer te remmen.

In een groot Europees onderzoek zijn vragenlijsten gebruikt om omgevingsfactoren aan fietsgedrag te linken. Dit onderzoek was uitgevoerd in vijf grote bebouwde gebieden in Europa: Budapest, Londen, Parijs, Ghent en de Randstad. Uit de resultaten bleek dat mensen vaker de fiets gebruikten als transport wanneer meer straten in de buurt een snelheidslimiet 30 km/h hadden ingesteld. Ook fietsten mensen meer als er meer fietspaden aanwezig waren. Andere effecten waren minder duidelijk of verschillend per buurt, land en/of demografische groep (Mertens et al., 2017).

Tussentijdse conclusie

Overheidsinstanties veronderstellen vaker dat er een modal shift plaatsvindt naar meer actief transport. Er zijn aanwijzingen in de literatuur dat de hoeveelheid actief transport toeneemt, maar het bewijs hiervoor is nog wat schaars. Zeker voor de Nederlandse situatie. Dit komt waarschijnlijk doordat onderzoek hiernaar erg complex is. Fiets- en wandelgedrag verandert over vele jaren en wordt beïnvloed door vele aspecten. Er moet dan een goede controle plaats gebruikt worden, wat vaak een hele andere stad moet zijn vanwege het mogelijke “spill over” effect (Röth, 2022). Een verlaging van de snelheid lijkt in combinatie met andere maatregelen tot een toename in de modal shift te leiden. Een 30 km/h limiet op zichzelf heeft hoogstwaarschijnlijk slechts een gering effect op actief transport.

3.4 Lucht

Het is bekend dat wanneer de hoeveelheid optrekken en afremmen van wegverkeer vermindert, brandstof efficiënter wordt gebruikt en de hoeveelheid uitstoot ook vermindert (El-Shawarby, Ahn & Rakha, 2005; Int Panis, Broekx & Liu, 2006). In een review van Cleland et al (2020) zijn studies samengevat waarbij de luchtkwaliteit was gemeten op plekken waar de snelheid verlaagd werd en op controle plekken. Er werd geen sterk bewijs gevonden voor de impact van de 20 mph zones op luchtkwaliteit. Dit komt onder andere omdat het effect van lagere snelheden op de hoeveelheid luchtvervuiling erg complex is. Verbrandingsmotoren zijn doorgaan afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/uur en hoger. Lagere snelheden zouden dus de uitlaatemissies kunnen verhogen door een verminderde efficiëntie van de motor, maar ook kunnen zorgen voor vloeiender rijgedrag met minder optrekken en afremmen van de auto, wat uitstoot weer verlaagt. In deze review was, wellicht door deze contrasterende effecten, geen significant effect gevonden van een verlaagde snelheid op de lokale concentraties NO2 en benzeen.

De resultaten voor luchtkwaliteit zijn ook in de review van Röth (2022) inconsistent. Dit komt omdat er verschillende veronderstellingen zijn bij het onderzoeken hiervan (constante snelheden of juist verschillende door optrekken en afremmen, hoezeer het verkeersvolume afneemt). Voor NOx lijkt er weinig te veranderen, de mate waarin de NOx uitstoot afneemt is afhankelijk van de voertuigen zelf. PM lijkt wat af te nemen bij een snelheid van 30 km/h. Wanneer wordt verondersteld dat het verkeersvolume afneemt zal de hoeveelheid luchtvervuiling ook afnemen.

Onderzoekers in België (Madireddy et al., 2011) onderzochten met een microscopisch verkeersmodel wat de invloed van snelheidsverlaging samen met een coördinatie van stoplichten (groene golf) was op de gereden snelheid en de uitstoot van wegverkeer in Antwerpen. Uit de modelberekening kwam dat de gemiddelde snelheid van het verkeer afnam, maar nog steeds ongeveer 10% hoger bleef dan de ingestelde limiet. Ook was de verkeersstroom soepeler. Uit de berekeningen kwam dat de uitstoot van NO_x en CO_2 afnam met ongeveer 27% als beide maatregelen waren ingevoerd. De groene golf zorgde voor een 10% afname van de uitstoot op zichzelf, echter nam reistijd ook af en was er geen rekening gehouden met mogelijk toename van het aantal voertuigen vanwege de snellere route die zo ontstond.

Een ander Belgisch onderzoek (Int Panis et al., 2010) gebruikte ook een zogenaamd microscopisch model (VeTESS) met realistisch rijgedrag om de uitstoot van specifieke type voertuigen te berekenen. Deze uitkomsten werden vergeleken met een macroscopische (Copert) methode. Het macroscopische model gaf meestal aan dat de uitstoot iets toe zal nemen, waar het microscopische model lichte afnames in CO_2, NOx en PM aangaf voor personenauto's. De uitkomsten voor een lichte bestelwagen waren een kleine toename in CO_2 en brandstofverbruik, weinig of geen verandering in uitstoot van NOx en significante afname van PM uitstoot. De conclusie was dat de meeste vormen van uitstoot niet enorm zullen stijgen of dalen na invoering van 30 km/h. Het is wel mogelijk dat de uitstoot van PM (vooral door bestelwagens en dieselvoertuigen) significant zal afnemen, wat voor de gezondheidseffecten relevant zou kunnen zijn. Een belangrijke kanttekening is dat hier geen rekening gehouden is met rijstijl (schakelen) en uitstoot PM buiten de motor, zoals wrijving van de autobanden, remmen en de autoweg zelf.

In Amsterdam is de inschatting dat de invoering van 30 km/uur een beperkte invloed zal hebben op de luchtkwaliteit. De schattingen zijn met onzekerheid omgeven omdat emissiefactoren voor doorstromende 30 km/h (GOW30) wegen ontbreken. In de huidige emissiefactoren ligt besloten dat een rijsnelheid van 30 km/uur samengaat met meer stagnatie en een rijsnelheid van 50 km/uur met meer doorstroming.

Uitgaande van een gelijkblijvende verkeersintensiteit wordt ingeschat dat de uitstoot van NOx door voertuigen op de GOW30 wegen ongeveer 5-8% hoger is dan op GOW50 wegen. Deze verhoging komt waarschijnlijk doordat

verbrandingsmotoren doorgaans zijn afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/u en hoger. Omdat maar een deel (ongeveer 10%) van alle wegen in Amsterdam wordt omgezet van GOW50 naar GOW30, beperkt het totale effect op de NOx-concentraties in Amsterdam zich tot een toename van maximaal 0,4%.

Volgens TNO, die de berekeningen voor Amsterdam heeft uitgevoerd, is de impact van de snelheidsverandering op de uitstoot van fijn stof niet te modelleren. TNO heeft aangegeven dat het effect marginaal zal zijn en wellicht positief uitvalt. Dit komt doordat fijnstof vooral voortkomt uit slijtage van de weg en van banden en remmen. Langzamer verkeer betekent meer uitstoot, maar minder verkeer zorgt voor minder uitstoot. Het effect van 30 km/u op de uitstoot is zo marginaal dat het lastig is om in te schatten inschatten of de situatie op een specifieke locatie verslechtert of verbetert. Voor CO_2 is de verwachting dat de uitstoot op GOW30 met ongeveer 10-15% toe zal nemen. Het algehele effect op de CO_2 uitstoot in de stad is een toename van 0,2%. (Gemeente Amsterdam, 2021).

In het onderzoek van RoyalHaskoning voor de gemeente Hilversum zijn ook de effecten van 30 km/h op zowel geluid als luchtkwaliteit bekeken. De invloed op de luchtkwaliteit wordt als beperkt geschat, vanwege de kleine verschillen in motoruitstoot tussen 50 km/h en 30 km/h. Op de hoofdwegen zal het verkeer afnemen en de luchtkwaliteit verbeteren, maar door herverdeling van het verkeer zal de luchtkwaliteit juist afnemen op andere wegen. In totaal is de verwachting dat de gemiddelde luchtkwaliteit in de gemeente nauwelijks zal veranderen (Royal haskoningDHV, 2021).

Tussentijdse conclusie

Er is veel onzekerheid over de impact van 30 km/h op de uitstoot van voertuigen en de resultaten van onderzoek hiernaar zijn inconsistent en soms tegenstrijdig. Over het algemeen is het effect marginaal. Op bepaalde wegen zou de uitstoot kunnen toenemen en op andere kan deze juist weer afnemen. Een verbeterde doorstroming heeft een positief effect en is dus belangrijk om te waarborgen. De gemiddelde concentratie NO2 en PM zullen hoogstwaarschijnlijk niet of nauwelijks veranderen. Een vaak verondersteld negatief effect van de lagere snelheid op luchtvervuiling blijft dus ook uit.

3.5 Geluid

De geluidsbelasting vanwege wegverkeer wordt door meerdere factoren beïnvloed. Bij een lagere snelheid wordt deze sterk beïnvloed door optrek- en afremgedrag van de autobestuurders, omdat het geluid bij deze snelheid vooral van de motor zelf zal komen. De hoeveelheid geluid van de motor is een combinatie van de versnelling verhouding, acceleratie en motorsnelheid. Geluid, luchtvervuiling en brandstofverbruik zijn allebei hoger wanneer er veel geremd en opgetrokken wordt. Er is dus een voorkeur voor wegen waarbij niet alleen de snelheid verlaagd wordt, maar ook wordt voorkomen dat auto's veel moeten optrekken en remmen, zodat een vloeiende verkeersstroom ontstaat (Cerema 2012 & 2013).

Bij een verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/h neemt vooral de hoeveelheid bandengeluid af. Bandengeluid overheerst het geluid afkomstig van motorverkeer bij snelheden vanaf 30-40 km/h, onder die snelheid is het motorgeluid overheersend. Bij de afname naar 30 km/h neemt het bandengeluid af met ongeveer 6 dB en het motorgeluid met hooguit enkele dB's, waardoor het geluid in totaal met enkele dB's af kan nemen, afhankelijk van de verkeerssamenstelling en de wegondergrond. Een toename van het elektrisch vervoer, wat minder tot geen motorgeluid produceert, zal voor een nog verdere afname van het geluid zorgen. De standaardmaatregelen die voor 30 km/h wegen getroffen worden door gemeenten zijn drempels en wegversmallingen. Echter gaat het aanbrengen van drempels vaak samen met een toename van geluidsoverlast. Bij wegversmallingen moet de gehele weg ingericht worden zodat er geen extra rem- en optrekgeluid ontstaat (Van de Klundert, 2021).

In het onderzoek voor de gemeente Hilversum zijn de effecten van 30 km/h op geluid berekend. De geluidbelasting op de aangepaste wegen neemt met meerdere dB's af door minder verkeer en reductie van de snelheid. Echter laat het verkeermodel zien dat er ook significante toenames van de geluidsbelasting zullen plaatsvinden op wegen waar het verkeer juist zal toenemen na invoering. Dit komt door het ontstaan van nieuwe alternatieve routes voor verkeer. Het is daarom mogelijk dat er op die wegen mitigerende maatregelen tegen het geluid moeten worden getroffen. Tenslotte zouden er ook negatieve effecten op het geluid en trillingen kunnen optreden door het aanleggen van plateaus en drempels om lagere snelheid af te dwingen (Royal Haskoning DHV, 2021).

De gemeente Amsterdam ontdekte dat de geluidswinst bij een verlaging naar 30 km/h ongeveer 3 dB(A) bedraagt, wat vergelijkbaar is aan een halvering van de hoeveelheid verkeer. Het verkeerslawaai is afhankelijk van de snelheid, het aantal voertuigen, het soort voertuig, het wegdek en de hoeveelheid optrekken en afremmen. Door het gebruiken van de Urban Strategy Tool van TNO en de gemeente, blijkt dat de geluidsbelasting in een groot deel van de stad met 5 dB afneemt door de lagere snelheid en reductie van het verkeer. Op sommige wegen zal het geluid juist wat toenemen door de herverdeling van het verkeer (Gemeente Amsterdam, 2021).

In de review van Röth (2022) wordt een duidelijke reductie in geluid gevonden. Die reductie in geluidsbelasting is afhankelijk van de locatie, maar de schatting is een verlaging van 1,5-4,8 dB(A) met gemiddeld rond de 3 dB aftrek die wordt gerapporteerd. Deze afname is equivalent met een halvering van het volume aan autoverkeer. Echter is er wel kans dat het geluid toeneemt op wegen waar de limiet niet veranderd vanwege een toename van de hoeveelheid wegverkeer. Eén studie vond met modelberekeningen dat de positieve effecten op slaap, stress, prevalentie van cardiovasculaire ziekten en diabetes door minder geluidsbelasting een veel grotere gezondheidswinst teweeg bracht dan de verminderde verkeersongevallen (Rossi et al., 2020).

Zwitserse onderzoekers onderzochten de impact op gezondheid van 30 km/h in de stad Lausanne. De onderzoekers berekenden een schatting van de gezondheidswinst door vermindering van geluidsbelasting en vermindering van verkeerongevallen bij verschillende scenario's. Bij het berekenen van de impact van geluid zijn Zwitserse geluidkaarten (gebaseerd op modelberekeningen) en populatiemodellen gebruikt, waarbij er vanuit is gegaan dat een invoering van 30 km/h zou leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting van 3 dB. Uit de analyse concludeerden de onderzoekers dat de gezondheidswinsten vanwege de invoering van 30 km/h vooral geïnduceerd werd door een vermindering in geluidsbelasting. Verkeersongevallen verminderden ook, maar brachten minder gezondheidswinst. Vergeleken met de huidige situatie werd geschat dat de jaarlijkse voordelen vanwege een vermindering in de geluidsbelasting zouden kunnen verdubbelen (Rossi et al., 2020).

Tussentijdse conclusie

Na de invoering van 30 km/h werd een afname van de geluidsbelasting berekend tussen 1,5 en 6 dB. De gemiddelde afname, die door meerdere bronnen werd aangedragen, was ongeveer 3 dB. Deze afname is van meerdere factoren afhankelijk. De hoeveelheid remmen en optrekken heeft veel invloed, omdat motorgeluid bepalend is. Daarom is een goede doorstroming behouden belangrijk.

Sommige fysieke maatregelen aan de weg zorgen juist voor een toename van het geluid, namelijk klinkers, drempels en plateaus. Wegversmallingen die een toename in op- en aftrekken veroorzaken hebben ook een negatief effect. Er kan een herverdeling van verkeer optreden, waardoor de hoeveelheid verkeer en dus de geluidsbelasting op bepaalde plekken toeneemt. Tenslotte zal een afname van de hoeveelheid verkeer en een toename aan elektrisch verkeer een positief effect hebben op de geluidsbelasting.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

4.1 Onderzoeksresultaten

4.1.1 Verkeersveiligheid

Uit de literatuur blijkt een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/h een groot effect te hebben op de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Meerdere steden rapporteren een drastische afname van verkeersongevallen en -slachtoffers na invoering. Modelberekeningen komen op dezelfde conclusie. De reductie in verkeersongevallen kon oplopen tot meer dan 60%.

We hebben getracht om de veranderingen van de snelheid en ongevallen op Rotterdamse gemeentewegen te achterhalen. Hierbij vonden we een tendens naar minder ongevallen op de wegen die naar 30 km/h zijn gegaan. Ook nam het totale aantal ongelukken af. Echter was dit effect niet statistisch hard te maken vanwege de kleine aantallen. Uit onze eigen evaluatie hebben wij ontdekt dat de NWB geen inzicht biedt in deze veranderingen. Ook hebben we geen onderzoeken of evaluaties gevonden vanuit kleinere en/of landelijke gemeenten.

4.1.2 Geluidsbelasting

Het effect op geluidsbelasting is in de literatuur consequent positief. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 dB, dat voor het menselijk gehoor als een halvering van het geluid klinkt. Alhoewel de relatie tussen geluidsbelasting, geluidhinder en slaapverstoring niet één op één te leggen is, is de kans groot dat een afname van de geluidsbelasting leidt tot een vermindering van geluidhinder vanwege wegverkeer. Zeker als de invoering van 30 km/h leidt tot een afname van de hoeveelheid verkeer. Deze afname van de geluidbelasting is afhankelijk van de uitvoering, en kan teniet worden gedaan door wegdekaanpassingen zoals het aanleggen van klinkers.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Het effect van 30 km/h op de luchtkwaliteit blijft onduidelijk. De literatuur toont zowel positieve als negatieve effecten, soms worden er zelfs tegenovergestelde effecten gevonden. Vanwege deze tegenstrijdige, en vaak kleine, gevonden effecten is het aannemelijk dat de uitstoot van NO2 en fijnstof gemiddeld nauwelijks zal veranderen. Er zijn meer aanwijzingen dat de uitstoot van CO_2 kan toenemen, omdat motoren minder efficiënt werken bij 30 km/h waardoor brandstofverbruik kan toenemen. Dit laatste zal echter niet tot gezondheidseffecten leiden.

4.1.4 Modal shift

Meerdere onderzoeken tonen de toename van actief transport na invoering van 30 km/h. Dit effect is vooral duidelijk voor steden buiten Nederland. Het lijkt dat een toename van actief transport wellicht minder groot is in Nederland, waar al een fietscultuur heerst en veel locaties makkelijk bereikbaar zijn. Actief transport is ook afhankelijk van andere voorzieningen zoals fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer.

4.2 Discussie

Belangrijke aandachtspunten zijn de kosten en de haalbaarheid van het inrichten van een weg als 30 km/h limiet of zone. Voor de gemeente Hilversum werd vooral de haalbaarheid van 30 km/h in twijfel getrokken. De uiteindelijke conclusie van het rapport was dat een snelheidsverlaging grotere nadelen en kosten met zich meebrengt vergeleken met de voordelen. Dit had vooral met herverdelingen in het verkeer te maken.

Alhoewel de gemeente Amsterdam een groot aantal mogelijke maatregelen aanbeveelt in haar beleidsnota, blijkt de uitvoeringsagenda minder vooruitstrevend. Het geplande pakket aan maatregelen beperkt zich tot bebording, wegmarkering, instelling VRI's en een richel of verhoging voor trambanen, die als uitzonderingen voor 30 km/h zullen gelden. De gemeente gaat dus eigenlijk voor een limiet in plaats van een zone. Verdere fysieke maatregelen en andere mogelijkheden voor handhaving worden overwogen en besluit hierover zal in 2024 plaatsvinden.

Over de invoering van 30 km/h in landelijke gebieden is nog niet genoeg bekend om hier duidelijke conclusies uit te trekken. Dit komt onder andere omdat er een heel veelzijdig wegbeeld is en andere factoren om mee rekening te houden dan in stedelijke gebieden. Er is in een kleinere gemeente bijvoorbeeld vaak geen andere route om te nemen voor autobestuurders om de 30 km/h wegen of de bebouwde kom te mijden. Het zou kunnen dat de kosten voor een algehele 30 km/h zone met maatregelen te hoog zijn, of dat de beoogde voordelige effecten tegenvallen door een lagere hoeveelheid verkeer op de wegen. In het Schotse onderzoek, wat ook in een landelijk gebied is uitgevoerd, bleek echter wel dat de gereden snelheid afnam na het instellen van een limiet, ook zonder handhaving of fysieke maatregelen (Olowosegun, Fountas & Davis, 2022). De kosten voor een limiet liggen uiteraard een stuk lager.

Er is dus een belangrijke afweging voor gemeenten tussen de voor- en nadelen van 30 km/h. Hoe meer maatregelen worden genomen om te zorgen dat autobestuurders 30 km/h rijden, hoe hoger de effectiviteit maar ook de kosten. Er zijn echter tekens dat een limiet zonder maatregelen nog steeds een positief effect kan hebben. Het is dus voorlopig aan te bevelen om 30 km/h in te voeren in de bebouwde kom door middel van een limiet, en daarna af te stemmen waar verdere maatregelen nodig zijn.

4.3 Aanbevelingen voor beleid

De effectiviteit van 30 km/h is afhankelijk van of mensen zich daadwerkelijk hieraan houden. Verkeers- en omgevingsmaatregelen zijn hiervoor nodig. Deze maatregelen kunnen effectief genoeg zijn waardoor uitgebreide handhaving kan worden voorkomen. De volgende verkeersremmende maatregelen worden aanbevolen: elektronische signaalborden ("smileys"), wegversmallingen, stedelijke elementen (parkeerplaatsen langs de weg, halteren bussen, oversteekplaatsen), uitbreiding van groen en bebouwing langs de weg, plateaus op kruispunten en het uitbreiden van bestaande uitbuigingen.

Maak als gemeente een maatschappelijke kosten/baten analyse waarmee de efficiëntie van 30 km/h met de kosten wordt vergeleken. Het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen kan worden gecombineerd met andere aanpassingen aan de weg, zoals vervanging van het riool, om kosten te dekken.

Alhoewel drempels vaak als goede snelheidsremmende maatregel worden aangedragen, kunnen deze de doorstroming en het comfort van noodhulpdiensten sterk benadelen. Voor drempels geldt ook dat deze de hoeveelheid geluid en trillingen kunnen laten toenemen. Een andere maatregel met een sterk negatief effect op het geluid is het aanleggen van klinkerbestrating.

Naast aanpassingen aan de openbare ruimte kan een informatiecampagne en educatie van autobestuurders ook helpen bij de acceptatie van de nieuwe snelheidslimiet. Daarnaast moet men het onderzoek naar ISA systemen voortzetten en uitbreiden om te bepalen of deze een oplossing kunnen bieden voor de handhaving op 30 km/h wegen.

Houdt bij het invoeren van 30 km/h rekening met de doorstroming en de instelling van VRI's. Deze zullen in de meeste gevallen opnieuw ingesteld moeten worden in verband met de veranderde verkeersstroom. Het behouden van een goede doorstroming is ook beter voor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

Behoud goede bereikbaarheid van het OV of breid dit uit, om het modal shift effect te vergroten en de hoeveelheid verkeer in de bebouwde kom te verminderen. Investeer in elektrisch verkeer en OV, aangezien dit de lucht- en geluidvervuiling sterk kan verbeteren. Actief transport heeft echter altijd de voorkeur vanwege de positieve gezondheidseffecten van beweging. Daarom is ook een uitbreiding van de fiets-infrastructuur een goede aanbeveling.

Een belangrijke limitatie voor dit project was het NWB bestand. Het bestand toont (voor de jaren vóór 2022) te veel hiaten om als evaluatie tool te dienen. Het bestand is nog in ontwikkeling en is sinds 2022 goed bijgewerkt. Deze moet actueel worden gehouden om toekomstig onderzoek en evaluatie te versnellen en verbeteren.

Gemeenten hebben er ook baat bij om zelf overzicht te houden over veranderde snelheden op de eigen wegvakken, vooral bij grote steden is gebleken dat dit niet altijd gebeurd. Momenteel is het daarom erg lastig om veranderingen in snelheid te achterhalen en het beleid te evalueren. Tijdens dit project bleek dit zo lastig dat een uitgebreide evaluatie hiervan niet mogelijk bleek te zijn.

Bij het opstellen van 30 km/h beleid is het nodig dat gemeenten de effectiviteit van dit beleid evalueren. Dit is niet alleen in hun eigen voordeel maar ook dat van andere gemeenten. Vooral voor landelijke/kleine gemeenten is erg weinig bekend over de effecten van 30 km/h. Binnen deze evaluatie zouden ook het effect op lucht, geluid en actief transport (modal shift) geanalyseerd moeten worden.

Voor Nederland zijn er momenteel geen emissiefactoren bepaald voor doorstromend wegverkeer op 30 km/h wegen. Deze moeten worden vastgesteld zodat de luchtvervuiling kan worden gemodelleerd, wat goede evaluatie van het beleid mogelijk maakt. Reeds verzamelde data door gemeenten en GGD'en zou voor dit doeleinde gebruikt kunnen worden om de bestaande databronnen optimaal te benutten.

Het is mogelijk dat de hoeveelheid autoverkeer in de bebouwde kom afneemt na invoering van 30 km/h. Er was (binnen dit project) niet genoeg bewijs om hier een duidelijke conclusie over te trekken. Deze afname van het verkeer zal een positief effect hebben op al de behandelde effecten (veiligheid, geluid, lucht en modal shift). Een aanbeveling voor toekomstig onderzoek is daarom om dit verder te analyseren.

Voor verdere aanbevelingen voor de inrichting van GOW30 wegen verwijzen wij naar de nieuw uitgekomen Handreiking GOW30 van het CROW (https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/05/11/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30). Dit project was in de afrondende fase toen deze uitkwam en het was daarom niet mogelijk deze handreiking te includeren.

HOOFDSTUK 5 REFERENTIES

Boogaard, H., Patton, A. P., Atkinson, R. W., Brook, J. R., Chang, H. H., Crouse, D. L., Fussell, J. C., Hoek, G., Hoffmann, B., Kappeler, R., Kutlar Joss, M., Ondras, M., Sagiv, S. K., Samoli, E., Shaikh, R., Smargiassi, A., Szpiro, A. A., Van Vliet, E. D. S., Vienneau, D., Weuve, J., Lurmann, F. W. & Forastiere, F. (2022). Long-term exposure to traffic-related air pollution and selected health outcomes: A systematic review and meta-analysis. *Environment international, 164*, 107262. https://doi.org/10.1016/j.envint.2022.107262.

Bornioli, A., Bray, I., Pilkington, P. & Parkin, J. (2019). Effects of City-wide 20 mph (30 km/hour) Speed Limits on Road Injuries in Bristol, UK. *Injury Prevention 2020, 26*, 85-88. https://doi.org/10.1136/injuryprev-2019-043305.

Cairns, J., Warren, J., Garthwaite, K., Greig, G. & Bambra, C. (2014). Go Slow: an Umbrella Review of the Effects of 20 mph Zones and Limits on Health and Health inequalities. *Journal of Public Health, 37* (3), 515-520. https://doi.org/10.1093/pubmed/fdu067.

Cerema (2012). *Why Reduce Vehicle Speeds in Town?* Traffic Calming Areas sheet no. 04. Centre for the Study of Urban Planning, Transport and Public Facilities, September 2012. https://www.cerema.fr/en/centre-ressources/boutique/traffic-calming-areas-examples-sheets-1-4-5-6-11-12-13.

Cerema (2013). *Speed Management in Urban Areas*. Sheet no 100. Centre for the Study of Urban Planning, Transport and Public Facilities, October 2013. https://www.cerema.fr/en/centre-ressources/boutique/road-safety-fundamentals.

Chen, H., Kwong, J.C., Copes, R., Hystad, P., van Donkelaar, A., Tu, K., Brook, J.R., Goldberg, M.S., Martin, R.V., Murray, B.J., Wilton, A.S., Kopp, A. & Burnett, R.T. (2017). Exposure to ambient air pollution and the incidence of dementia: A population-based cohort study. *Environmental International*, *108*, 271-277. https://doi.org/10.1016/j.envint.2017.08.020.

Cleland, C.L., McComb, K., Kee, F., Jepson, R., Kelly, M.P., Milton, K., Nightingale, G., Kelly, P., Baker, G., Craig, N., Williams, A.J. & Hunter, R.F. (2020). Effects of 20 mph Interventions on a Range of Public Health Outcomes: A Meta-narrative Evidence Synthesis. *Journal of Transport & Health, 17*, 100633. https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100633.

Cronin, P., Ryan, F. & Coughlan, M. (2008). Undertaking a Literature Review: a Step-by-step Approach. *Br J Nurs, 17* (1), 38-43. https://doi.org/10.12968/bjon.2008.17.1.28059.

CROW (2021). *Afwegingskader 30 km/h*. Kennisplatform CROW, november 2021. CROW, Ede. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h.

El-Shawarby, I., Ahn, K. & Rakha, H. (2005). Comparative Field Evaluation of Vehicle Cruise Speed and Acceleration Level Impacts on Hot Stabilized Emissions. *Transportations Research Part D: Transport and Environment, 10* (1), 13-30. https://doi.org/10.1016/j.trd.2004.09.002.

Elvik, R. (2005). Speed and Road Safety: Synthesis of Evidence from Evaluation Studies. *Journal of the Transportations Research Board: Transportation research Record*, *1908,* 59-69. https://doi.org/10.1177/0361198105190800108.

Elvik, R. (2009). The Power Model of the Relationship between Speed and Road Safety: Update and New Analyses. TØI Report 1034/2009. Institute of Transport Economics TØI, Oslo. https://www.toi.no/getfile.php/1313206-1259661577/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2009/1034-2009/1034-2009-nett.pdf.

Ferrari, R. (2015) Writing Narrative Style Literature Reviews. *Medical Writing, 24*(4), 230-235. http://dx.doi.org/10.1179/2047480615Z.000000000329.

Gemeente Amsterdam (2021). *Beleidsnota Amsterdam Veilig en Leefbaar – 30 km/u in de Stad*. Verkeer en Openbare Ruimte, Gemeente Amsterdam, december 2021. https://www.amsterdam.nl/30km/.

Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. GGD'en, GGD GHOR, CBS en RIVM. https://www.monitorgezondheid.nl/gezondheidsmonitor-volwassenen-en-ouderen.

Grant MJ, Booth A. A typology of reviews: an analysis of 14 review types and associated methodologies. *Health Info Libr J., 26* (2), 91–108. https://doi.org/10.1111/j.1471-1842.2009.00848.x.

IPLO, Informatiepunt Leefomgeving. (geraadpleegd op 8-5-2023). *Standaardrekenmethode Luchtkwaliteit 1.* https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/standaardrekenmethode-luchtkwaliteit-1/#hf73b55ac-b301-4aeb-a047-7e517e681966.

Int Panis, L., Broekx, S. & Liu, R. (2006). Modelling Instantaneous Traffic Emission and the Influence of Traffic Speed Limits. *Science of the Total Environment, 371* (1-3), 270-285. https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2006.08.017.

Int Panis, L., Beckx, C., Vlieger, I. & Schrooten, L. (2010). Estimating PM-reductions from speed reduction policies. *Flemish Institute for Technological Research*. https://www.researchgate.net/publication/280225670_Estimating_PM-reductions_from_speed_reduction_policies.

Khreis H., Warsow K.M., Verlinghieri E., et al. (2016). The Health Impacts of Traffic-Related Exposures in Urban Areas: Understanding Real Effects, Underlying Driving Forces and Co-Producing Future Directions. *Journal of Transport & Health, 3*, 249-267. https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.07.002.

Kingsley, S.L., Eliot, M.N., Whitsel. E.A., Huang, Y., Kelsey, K.T., Marsit, C.J., & Wellenius, G.A. (2016). Maternal residential proximity to major roadways, birth weight, and placental DNA (deoxyribonucleic acid) methylation. *Environmental International, 92-93*, 43-9. https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.03.020.

van de Klundert, M. (2 juni 2021). *Met 30 km/uur ook echt minder geluid?* Tijdschrift Geluid. https://anteagroup.nl/uploads/media/file/4d23a9bf-2307-42d4-8bce-571292c1b949/stadswerk-geluid-30-km.pdf.

Knox, D. (2022, 5 september). Police Not Enforcing 20mph Zones in Scottisch Borders, Officer Says. *BBC News*. https://www.bbc.com/news/uk-scotland-south-scotland-62770997.

Madireddy, M., de Coensel, B., Can, A., Degraeuwe, B., Beusen, B., de Vlieger, I. & Botteldooren, D. (2011). Assessment of the Impact of Speed Limit Reduction and Traffic Signal Coordination on Vehicle emissions Using an Integrated Approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 16* (7), 504-508. https://doi.org/10.1016/j.trd.2011.06.001.

Mertens, L., Compernolle, S., Deforche, B., Mackenbach, J.D., Lakerveld, J., Brug, J., Roda, C., Feuillet, T., Oppert, J., Glonti, K., Rutter, H., Bardos, H., De Bourdeaudhuij, I. & Van Dyck, D. (2017). Built Environmental Correlates of Cycling for Transport Across Europe. *Health & Place, 44*, 35-42. https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2017.01.007.

Ministerie IenW (2018). *Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur.* Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 05-12-2018. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur.

Minnen, J. van (1999). Geschikte grootte van verblijfsgebieden; een theoretische studie met toetsing aan praktijkervaringen. R-99-25. SWOV, Leidschendam. https://swov.nl/nl/publicatie/geschikte-grootte-van-verblijfsgebieden.

Moher D, Liberati A, Tetzlaff J, Altman DG, The PRISMA Group (2009). Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses: The PRISMA Statement. *PLoS Med, 6* (7). https://doi.org/10.1136/bmj.b2535.

Olowosegun, A., Fountas, G. & Davis, A. (2022). Quantitative Evaluation of the 20mph Trial in the Scottish Borders, Executive Report. *Transport Research Institute, Edinburgh Napier University*. https://scottishborders.moderngov.co.uk/ecsddisplayclassic.aspx?name=sd725&id=725&sch=doc&path=13381,13388.

Power M.C., Adar, S.D., Yanosky, J.D. & Weuve, J. (2016). Exposure to air pollution as a potential contributor to cognitive function, cognitive decline, brain imaging, and dementia: A systematic review of epidemiologic research. *Neurotoxicology, 56*, 235-253. https://doi.org/10.1016/j.neuro.2016.06.004.

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews, 28* (4), 495-528. https://doi.org/10.1080/01441640701806612.

Rabl, A. & de Nazelle, A. (2012). Benefits of Shift from Car to Active Transport. *Transport Policy, 19*, 121-131. http://dx.doi.org/10.1016/j.transpol.2011.09.008.

Rosén, E., Stigson, H. & Sander, U. (2011). Literature Review of Pedestrian Fatality Risk as a Function of Car Impact Speed. *Accident Analysis Prevention, 43*, 25-33. https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.04.003.

Rossi, I.A., Vienneau, D., Ragettli, M.S., Flückiger, B. & Röösli, M. (2020). Estimating the Health Benefits Associated with a Speed Limit Reduction to Thirty Kilometres per Hour: A Health Impact Assessment of Noise and Road Traffic Crashes for the Swiss City of Lausanne. *Environment International, 145*, 106126. https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.106126.

Röth, K. (2022). Reduced Speed Limits in Urban Settings: Motivations, Measures & Effects. *Centre for Urban Studies, University of Amsterdam,* Working Paper no. 62. https://urbanstudies.uva.nl/content/working-paper-series/working-paper-no.-62.html

Royal HaskoningDHV (2021). *Hoofdwegen in Hilversum van 50 km/uur naar 30 km/uur? Onderzoek naar toekomstscenario's ten behoeve van de Mobiliteitsvisie 2040.* Gemeente Hilversum, april 2021. https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/wp-content/uploads/BH6547-RHDHV-Rapportage-Hsum-50-naar-30-vDEF.pdf.

SATIS (2018). Actieplan Omgevingslawaai 2018-2023 voor de gemeente Leiden. Omgevingsdienst West-Holland. https://cdn-kiosk-api.telegraaf.nl/e01d3c10-cd44-11e8-adcc-a94334c65ef8/actieplan_geluid_leiden_2018-2023.pdf.

Slob, M.J.A., van Ballegooij, M.C., Breugelmans, O., Esser, P., Groenewold, A.W., Janssen, I.E., Poelman, B., Schmidt, D., van de Weerdt, R., Woudenberg, F. & van Overveld, A.J.P. (2019). GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid. RIVM Onderzoeksrapport 2019-0177. https://www.rivm.nl/publicaties/ggd-richtlijn-medische-milieukunde-omgevingsgeluid-en-gezondheid.

Slofstra, M. (12 maart 2020). *Verklaring van Stockholm: 140 landen willen maximumsnelheid van 30 km/u in bebouwde gebieden.* Verkeerskunde. https://www.verkeerskunde.nl/artikel/verklaring-van-stockholm-140-landen-willen-maximumsnelheid-van-30-km-u-in-bebouwde-gebieden.

SWOV (2018). *30 km/uur-gebieden.* SWOV-factsheet, mei 2018. SWOV, Den Haag. https://swov.nl/nl/factsheet/30kmuur-gebieden.

SWOV (2023). *Verkeersdoden in Nederland.* SWOV-factsheet, april 2023. SWOV, Den Haag. https://swov.nl/nl/factsheet/verkeersdoden-nederland.

Third Global Ministerial conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 (19-20 February 2020). *Stockholm Declaration*. Government Offices of Sweden. https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/.

Turner, K., Jepson, R., MacDonald, B., Kelly, P., Biggs, H. & Baker, G. (2018). Developing and Refining a Programme Theory for Understanding How Twenty Mile per Hour Speed Limits Impact Health. *Journal of Transport & Health, 10*, 92-110. https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.08.004.

van de Vel, K. (2020). *Achtergrondinformatie bij modal shift tool.* VITO en Vlaams Instituut Gezond Leven, Brussel. https://www.gezondleven.be/projecten/modal-shift-tool.

Verrips, A. & Hilbers, H. (2020). *Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020*. CPB en PBL (Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving), Den Haag. https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020.

Wesemann, P. (2000). Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel 2: Kosten- en kosteneffectiviteit; Beschrijving en berekening per maatregel en toetsing aan financiële randvoorwaarden. D-2000-9II. SWOV, Leidschendam. https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidsanalyse-van-het-concept-nvvp-deel-2-kosten-en-kosteneffectiviteit.

WHO (2010). *Noise - WHO Factsheet*. World Health Organization, Regional Office for Europe, Copenhagen. https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/noise.

WHO (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. World Health Organization, Geneva. https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684.

WHO (2018). *Environmental noise guidelines for the European Region*. World Health Organization, Regional Office for Europe, Copenhagen. https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563.

Williams, A.J., Manner, J. Nightingale, G., Turner, K., Kelly, P., Baker, G., Cleland, C., Hunter, R. & Jepson, R. (2022). Public attitudes to, and perceived impacts of 20mph (32 km/h) speed limits in Edinburgh: An exploratory study using the Speed Limits Perceptions Survey (SLiPS). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 84,* 99-113. https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.022.

Zhao, Z., Lin, F., Wang, B., Cao, Y., Hou, X. & Wang, Y. (2016). Residential Proximity to Major Roadways and Risk of Type 2 Diabetes Mellitus: A Meta-Analysis. *Int. J. Environ. Res. Public Health 2017, 14* (1), 3. https://doi.org/10.3390/ijerph14010003.

Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?

R-2019-24

SWOV



Auteurs



Dr. ir. Atze Dijkstra



Ir. Jan Hendrik van Petegem

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2019-24
Titel:	Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?
Auteur(s):	Dr. ir. A. Dijkstra & ir. J.W.H van Petegem
Projectleider:	Dr. ir. A. Dijkstra
Projectnummer SWOV:	S19.02F

Projectinhoud: Binnen de bebouwde kom geldt een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur, tenzij dat anders is aangegeven, bijvoorbeeld op wegen en straten binnen een Zone 30. Bij een maximumsnelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval relatief klein. In dit rapport wordt geïnventariseerd of het wenselijk én haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Aan bod komen de mogelijkheden, de voor- en nadelen, en de wensen van belangengroepen.

Aantal pagina's:	75
Fotografen:	Paul Voorham (omslagfoto) – Peter de Graaff (portretfoto's)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2019

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

@swov_nl / @swov **linkedin.com**/company/swov

Samenvatting

Binnen de bebouwde kom geldt sinds 1957 een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur, tenzij dat anders is aangegeven. Een belangrijk voorbeeld van die uitzonderingssituatie zijn de wegen en straten in de bebouwde kom waar een Zone 30 van kracht is (een regeling die sinds 1984 bestaat). Deze gebieden hebben een verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen. Omwille van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers – voetgangers en fietsers – moet de snelheid in die gebieden laag zijn: maximaal 30 km/uur. Een goed ingericht 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid. Bij een snelheid van 30 km/uur of lager is de kans op een dodelijk ongeval relatief klein.

Waar geen Zone 30 geldt – en dus 50 km/uur de limiet is – moeten volgens de geldende CROW-richtlijnen kwetsbare verkeersdeelnemers worden gescheiden van gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende infrastructuur (met name fietspaden). Een groot deel van de 50km/uur-wegen is 25 jaar na de start van Duurzaam Veilig (DV) echter nog niet op die manier ingericht en dat is vanuit het DV-gedachtegoed onwenselijk.

Het streven is om functie en inrichting van de verkeersinfrastructuur goed op elkaar af te stemmen, zodat in de toekomst niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/uur mag rijden. De vraag is of het veranderen van de algemene snelheidslimiet van 50 naar 30 km/uur daarbij kan helpen. Nu is 50 km/uur de algemene limiet en moet een wegbeheerder aantonen dat een limiet van 30 km/uur gewenst is, en vervolgens de weginrichting daarbij aanpassen. Een algemene limiet van 30 km/uur zou betekenen dat wegen binnen de bebouwde kom in principe een limiet van 30 km/uur hebben (ongeacht de inrichting) en dat wegbeheerders moeten aantonen dat een limiet van 50 km/uur (of 70 km/uur) gewenst is. De inrichting van 50- en 70 km/uur-wegen zou dan bovendien aan expliciete eisen moeten voldoen.

In deze studie is de hoofdvraag of het wenselijk én haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur en zo ja, onder welke voorwaarden dat dient te gebeuren. Om deze vraag te beantwoorden, is in dit rapport een inventarisatie gemaakt van de voor- en nadelen en de mogelijkheden. Hierbij is gekeken naar stedenbouwkundige trends, effecten op verkeersveiligheid en doorstroming, consequenties voor wegcategorisering, regelgeving en weginrichting, en de wensen van belangengroepen

Resultaten

Voordeel: slachtofferreductie

Cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden als de helft van de straten met een 50km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. De aanname bij deze schatting is dat de straten die een 30km/uur-limiet krijgen zo zijn ingericht dat de gereden snelheden aan deze limiet voldoen.

Nadelen: minder goede doorstroming en sluiperkeer

Met een verkeersmodel van een verstedelijkte regio is nagegaan wat de effecten van een limietverlaging zijn op de doorstroming en routekeuze. Er zijn drie varianten beschouwd:

1. Variant 1: het hele onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
   Er ontstaan kortere routes, waardoor het aantal voertuigkilometers afneemt. De kortere routes lopen ook door verblijfsgebieden, omdat deze geen grotere weerstand meer hebben dan de omliggende wegen, met de verlaagde limiet. De reistijd neemt toe, enerzijds doordat er langzamer gereden moet worden, anderzijds door meer vertraging bij de kruispunten.
2. Variant 2: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
   Op het onderliggend wegennet concentreert het verkeer zich wat meer op de stedelijke verbindingswegen. Hierdoor neemt het aantal voertuigkilometers op deze wegen toe en is er een afname op de straten met limiet van 30 km/uur. De reistijd neemt vooral toe op de stedelijke verbindingswegen, enerzijds door meer verkeer, anderzijds door meer vertraging bij kruispunten.
3. Variant 3: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, kruispunten op de radialen tussen de binnenring en snelwegring krijgen meer capaciteit, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
   In deze variant ontstaat er een betere verkeersafwikkeling tussen de binnenring en de snelweg en omgekeerd. Het reistijdverlies zoals dat optreedt in variant 2, wordt hierdoor gedeeltelijk gecompenseerd.

Complicerende factor: regelgeving

Volgens de huidige systematiek van het BABW[1] kunnen eisen worden gesteld aan de inrichting van straten waar een andere snelheidslimiet geldt dan de algemene snelheidslimiet (van 50 km/uur). Aan straten waar de algemene snelheidslimiet geldt, worden geen specifieke eisen gesteld in het BABW. Bij invoering van een algemene limiet van 30 km/uur zouden volgens die systematiek opeens alle eisen aan die straten vervallen. Dat is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Een alternatieve systematiek kan zijn dat zowel eisen worden gesteld aan de plaatsing van limietborden (zoals nu) als aan de straten waarin de algemene snelheidslimiet van 30 km/uur geldt. In dat geval heeft het begrip ‘algemene snelheidslimiet’ weinig betekenis meer, omdat alle straten binnen de bebouwde kom dan aan specifieke eisen moeten voldoen, ongeacht de gekozen snelheidslimiet.

Zienswijzen belanghebbenden

Uit een interviewronde met belangengroepen blijkt dat een groot deel daarvan positief staat tegenover een verlaging van de algemene snelheidslimiet naar 30 km/uur, al moet daarbij opgemerkt worden dat er geen draagvlak is voor een verlaging van de limiet op álle wegen. Ook een aanzienlijk deel van (een steekproef uit) de bevolking denkt er zo over. Beide groepen denken wel verschillend over de precieze uitwerking.

Grijze wegen

Binnen de bebouwde kom zijn er in principe twee soorten wegen: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast zijn er in de praktijk ook ‘grijze gebiedsontsluitingswegen’: wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur waarop erftoegang en doorstroming met elkaar concurreren. Ook is langzaam verkeer op deze grijze wegen vaak niet fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

1. BABW = Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Er zijn verschillende manieren om grijze gebiedsontsluitingswegen veiliger te maken. Zo kunnen infrastructurele maatregelen – denk aan drempels, plateaus en wegversmallingen – een lagere snelheid afdwingen. Door eisen van met name de brandweer en busmaatschappijen aangaande een ongehinderde doorgang, is dit in de praktijk echter vaak niet mogelijk.
Een tweede mogelijkheid is door in de wegcategorisering stedenbouwkundige aspecten mee te wegen met doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Door 'veilige snelheden' als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategorisering beter worden aangepast aan de lokale omstandigheden. Daarbij kunnen andere wensen worden meegenomen, zoals het autoluw maken van straten of gebieden.
Een derde manier om grijze gebiedsontsluitingswegen aan te pakken, is een verlaging van de snelheidslimiet op die wegen. Aan de ene kant profiteert de erftoegangsfunctie van de grijze weg daarvan: uitwisselen verloopt veiliger bij lagere snelheden. Aan de andere kant gaat de doorstromingsfunctie achteruit: de autobereikbaarheid (voor personen en goederen) zou erdoor kunnen verminderen. Uit simulaties blijkt dat een deel van de automobilisten zal kiezen voor een andere route: via wegen met een hogere limiet, waar dan meer congestie zal optreden, of via een bestaande Zone 30, omdat die minder weerstand oproept dan de limietwijziging op de grijze weg.

Conclusies en aanbevelingen

Gezien de genoemde nadelen en complicaties lijkt het niet wenselijk en haalbaar om de algemene limiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur. Wel zal er een lagere snelheidslimiet moeten gaan gelden op 50km/uur-wegen waar fietsers nog steeds niet fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer – en waar ook op langere termijn de aanleg van een fietspad niet mogelijk is. Op basis van deze studie zijn de volgende conclusies en aanbevelingen geformuleerd:

- Er zal een nieuwe wegcategorie moeten worden ingesteld: de 30km/uur-gebiedsontsluitings-weg (GOW30).
- Straten waar geen fietspad kan worden aangelegd worden automatisch aangewezen als GOW30.
- Grijze gebiedsontsluitingswegen kunnen duurzaam veilig worden ingericht (dus als 30km/uur-weg met gemengd verkeer en aangepaste weginrichting, of als 50km/uur-weg met vrijliggende fietspaden). Dit soort wegen zal altijd een 'dubbele functie' behouden. Met de nieuwe wegcategorie GOW30 kunnen gemeenten de verkeersfuncties stromen en uitwisselen (erftoegang bieden) op een veilige manier combineren. De inrichting van de GOW30 zal anders zijn dan van straten in een Zone 30. Belangrijk is wel dat de in te stellen snelheidslimiet van 30km/uur geloofwaardig is.
- Vanuit het punt van geloofwaardige limieten én bereikbaarheid blijven in grote stedelijke gebieden veilige, ontsluitende toegangswegen nodig waar het gemotoriseerd verkeer vlot stroomt. Op straten waar een snelheidslimiet van 50 km/uur of 70 km/uur zal blijven gelden dient in de eerste plaats een fysieke scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer te worden gerealiseerd. Straten die een fietspad krijgen, dienen vervolgens verder te worden ingericht conform CROW-richtlijnen.
- Een verdere inrichting van de aangewezen GOW30-straten is gewenst. De voorwaarden hierbij zijn:
  - goede inpassing van GOW30 in de wegcategorisering;
  - een duidelijke set van minimumeisen voor de inrichting van de GOW30;
  - regelgeving die het verschil tussen GOW30 en GOW50 ondersteunt;
  - voldoende deskundigheid en middelen op gemeentelijk niveau.

Inhoud

Voorwoord 9

1 Inleiding 10

2 Categorisering van wegen binnen de bebouwde kom 12

3 Verkeerskundige trends en stedenbouwkundige concepten 14
3.1 Ervaringen met autoluwe gebieden 14
3.2 Andere concepten 16
3.2.1 Superblocks 16
3.2.2 Shared Space 17
3.2.3 Verkeer in de stad 18
3.3 Toename verkeer en toename ongevallen 21

4 Omvang verblijfsgebieden en extra reistijd bij verlaging 50km/uur-limiet 23
4.1 Omvang verblijfsgebied 23
4.2 Afgelegde afstand en rijtijd bij verschillende snelheden 25

5 Grijze gebiedsontsluitingswegen 26
5.1 Aanleiding en achtergrond 26
5.2 Drie invalshoeken voor categorisering 27
5.3 Snelheid die nog veilig is voor alle verkeersdeelnemers 28
5.4 Indeling van gebiedsontsluitingswegen 29

6 Schatting van effect op verkeersveiligheid bij verlaging 50km/uur-limiet 32
6.1 Effect op aantal ongevallen 32
6.2 Effect op letselernst 33
6.3 Effect op de remweg 33
6.4 Effect op het aantal slachtoffers 34

7 Schatting van effect op doorstroming bij verlaging 50km/uur-limiet 38
7.1 Doorgerekende varianten 38
7.2 Resultaten van de simulaties 39
7.3 Enkele routes nader bekeken 43

8 Regelgeving rond snelheidslimieten binnen de bebouwde kom 49

9 Standpunten en meningen over een lagere limiet binnen de bebouwde kom 50
9.1 Inzichten uit de interviews 50
9.1.1 Draagvlak 50
9.1.2 Doelstellingen ten aanzien van gereden snelheden 51
9.1.3 Andere limieten 51
9.1.4 Verkeer in de stad 51
9.1.5 Bedrijventerreinen 51
9.1.6 Intelligente snelheidsassistentie 52
9.2 Verdieping op een aantal onderwerpen binnen de interviews 52
9.2.1 Hulp-/veiligheidsdiensten: brandweer 52
9.2.2 Goederenvervoer 53
9.2.3 Openbaar vervoer 53
9.2.4 Netwerkhiërarchie 54
9.3 Andere inzichten rond een algemene 30km/uur-limiet 54
9.4 Belangrijkste bevindingen uit de interviews 55

10 Conclusies en voorstel SWOV 56
10.1 Conclusies 56
10.2 Voorstel SWOV voor aanpak grijze gebiedsontsluitingswegen 57

Literatuur 58

Bijlage A Snelheidslimieten; alle varianten 61

Bijlage B Dichtheden in de avondspits; alle varianten 63

Bijlage C Gemiddelde snelheid op geselecteerde routes in Utrecht 65

Bijlage D Onderdelen uit de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens 67

Bijlage E Opzet interviews 69

Bijlage F Voorwaarden, bezwaren en kanttekeningen 71

Bijlage G Korte beschrijving van afstudeer- en stagerapporten 74

Voorwoord

Dit rapport is het eindproduct van het SWOV-project ‘Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?’ De uitvoering van het project bestond uit drie delen:

1. Jan Hendrik van Petegem heeft interviews gehouden bij overheden, instanties en belangengroepen.
2. Bureau Royal Haskoning DHV (Martijn Meinen) heeft simulaties uitgevoerd met een dynamisch mesoscopisch simulatiemodel van Utrecht en omgeving. Namens de gemeente Utrecht heeft Adriaan Walraad ‘meegekeken’.
3. Atze Dijkstra heeft literatuur bestudeerd en berekeningen uitgevoerd: schattingen van veranderingen in het aantal verkeersslachtoffers.

1 Inleiding

Binnen de bebouwde kom geldt (sinds 1957) een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 – RVV 1990). Waar een andere limiet geldt, is dat met borden aangegeven. Zo vallen veel wegen en straten in de bebouwde kom binnen een Zone 30. Deze gebieden hebben een verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen. Om die reden moet de snelheid er laag zijn: maximaal 30 km/uur. Aan de plaatsing van borden met snelheidslimieten die afwijken van de algemene limiet zijn eisen verbonden omtrent de weginrichting. Een goed ingericht 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid. Bij een snelheid van 30 km/uur of lager is de kans op een dodelijk ongeval relatief klein (SWOV, 2018).

Op dit moment zijn in de discussie over een veilige en leefbare inrichting van het bebouwde gebied drie kwesties aan de orde:

1. In een aantal gemeenten is de wens geuit om de (algemene) snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen. Hierbij speelt niet alleen verkeersveiligheid een rol maar ook de wens om de milieuoverlast van het wegverkeer te verminderen.
2. Voor de verkeersveiligheid geldt, gebaseerd op Duurzaam Veilig, dat het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer veilig kan plaatsvinden op straten met een limiet van 30 km/uur. Op straten met een snelheidslimiet van 50 km/uur of hoger dienen fietsers door fietspaden te worden afgescheiden van gemotoriseerd verkeer. Op deze straten dienen er oversteekvoorzieningen te zijn voor voetgangers. De huidige praktijk laat zien dat aan de toepassing van deze veiligheidscriteria nog veel schort. Op veel 50-straten ontbreken fietspaden en oversteekvoorzieningen.
3. Verder is een belangrijk uitgangspunt bij Duurzaam Veilig dat de wegcategorisering er toe leidt dat het doorgaande autoverkeer zich concentreert op gebiedsontsluitingswegen. 25 jaar nadat deze wegcategorisering is ingevoerd is helaas duidelijk dat er veel gebiedsontsluitingswegen zijn waar de functie en vormgeving niet overeenkomen met de geformuleerde CROW-eisen (de zogeheten ‘grijze wegen’).

Is een verandering van de algemene snelheidslimiet van 50 naar 30 km/uur de oplossing voor de genoemde kwesties? En moeten fietsers dan nog mengen met gemotoriseerd verkeer dat (legaal of illegaal) sneller dan 30 km/uur rijdt? Bij een goede uitvoering (met name passende weginrichting) mag van een limietverlaging een gunstig effect worden verwacht. Maar een verandering van de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur zonder verdere aanpassingen, heeft vergaande consequenties:

- Eisen die aanvankelijk golden voor de afwijkende limiet 30 vervallen, omdat volgens de huidige regelgeving aan straten met de algemene limiet geen wettelijke eisen worden gesteld.
- Per straat zal moeten worden vastgesteld of een (dan afwijkende) limiet van 50 km/uur wenselijk is.
- Aan straten met 50km/uur-limiet kunnen eisen aan de weginrichting worden gesteld (want afwijkend van de algemene limiet).
- Omdat de inrichting van straten waar eerst 50 km/uur gold (nog) niet is aangepast, mankeert het aan geloofwaardigheid van de nieuwe limiet.

Gegeven deze consequenties is de onderzoeksvraag of het wenselijk én haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur, waarbij wordt aangenomen dat er enkele corridors met een limiet van 50 (of 70) km/uur overblijven om grote verkeersstromen te verwerken.
Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden, heeft SWOV een inventarisatie gemaakt van:

- trends op stedenbouwkundig terrein;
- effecten van limietverlaging op verkeersveiligheid;
- effecten limietverlaging op doorstroming/verkeersafwikkeling;
- benodigde aanpassingen van wegcategorisering, regelgeving en weginrichting;
- wensen van belangengroepen.

Bij deze inventarisatie waren de volgende vier vragen leidend:

1. Welke aspecten komen aan de orde bij het veranderen van de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom? Welke betrokkenen spelen hierbij een rol?
2. Welke effect heeft de maatregel op het aantal verkeersslachtoffers?
3. Door enkele 50- of 70km/uur-corridors aan te wijzen, veranderen de verkeersstromen in de stad. Wat betekent dat voor de hoeveelheid autoverkeer per straat, voor de autobereikbaarheid (corridordichtheid, hulpdiensten, openbaar vervoer) en voor de doorstroming?
4. Welke wet- en regelgeving zal moeten worden aangepast?

Aan de hand hiervan is ten slotte de hoofdvraag beantwoord: is een algemene limiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom haalbaar? Zo ja, onder welke voorwaarden?

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden zo veel mogelijk de relevante verkeerskundige aspecten van de maatregel uiteengezet: de wegcategorisering (*Hoofdstuk 2*), stedenbouwkundige concepten (*Hoofdstuk 3*), de (maximale) omvang van verblijfsgebieden (*Hoofdstuk 4*), de ‘grijze’ 50km/uur-gebiedsontsluitingswegen (*Hoofdstuk 5*), de effecten op de veiligheid en doorstroming (*Hoofdstuk 6* en *Hoofdstuk 7*) en de (aanpassing van de) regelgeving (*Hoofdstuk 8*). Verder gaat het rapport in op het draagvlak voor deze maatregel *(Hoofdstuk 9)*. De hamvraag, wat is de haalbaarheid van de maatregel, komt in *Hoofdstuk 10* aan de orde. SWOV presenteert vervolgens een voorstel voor de toekomstige wegcategorisering en snelheidslimieten binnen de bebouwde kom.

2 Categorisering van wegen binnen de bebouwde kom

Volgens de oorspronkelijke principes van Duurzaam Veilig (Wegman & Aarts, 2005) is de wegcategorisering gebaseerd op de *functionaliteit van wegen*: wegen dienen slechts één functie te vervullen, namelijk stromen of uitwisselen. Het wegennet is opgebouwd uit stroomwegen (stromen op wegvakken en op knooppunten) en erftoegangswegen (uitwisselen op wegvakken en kruispunten). Om beide wegcategorieën te verbinden, zijn er gebiedsontsluitingswegen (stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten). Buiten de bebouwde kom komen alle drie deze wegcategorieën voor, binnen de bebouwde kom zijn er in principe alleen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen en geen (formele) stroomwegen (CROW, 1997). Daarnaast zijn er wegen waarbij de functie en het gebruik niet altijd eenduidig zijn, de zogenoemde 'grijze wegen' (zie *Hoofdstuk 5*).

De huidige functionele indeling van wegen binnen de bebouwde kom kwam voort uit het gevoel dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid te veel onder druk kwamen te staan door de almaar toenemende automobiliteit. Het onderscheid tussen 'autoruimte' (verkeersruimte) en 'leefruimte' (verblijfsgebied), zoals gedefinieerd door Goudappel & Perlot (1965), bood aanknopingspunten om de leefbaarheid en het verkeer beter met elkaar in evenwicht te brengen. Het leidde onder meer tot de introductie van het 'woonerf' (De Boer, 1967), tot het definiëren van 'verkeersruimten en verblijfsgebieden' in de jaren tachtig (V&W en V&RO, 1980) en tot de invoering van de 'Zone 30' in 1984 (V&W, 1984). Er werd aandacht besteed aan vragen zoals: welke functies van gebieden zijn verenigbaar met veel autoverkeer? Waar mag het autoverkeer ongehinderd doorstromen? Waar moet het autoverkeer aan banden worden gelegd (in omvang en/of rijsnelheden)? Hieruit kwam onder meer het inzicht dat stromen en uitwisselen niet veilig samengaan en dat alleen de *verkeersfunctie* 'uitwisselen' veilig samen kan gaan met de *gebiedsfunctie* 'verblijven'.

CROW (1997) heeft snelheidslimieten gekoppeld aan de wegcategorieën. Voor de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur of 15 km/uur (erven). De meeste erftoegangswegen maken deel uit van een zone met snelheidslimiet 30 km/uur. Op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt een maximum van 50 km/uur of, in sommige gevallen, 70 km/uur.

Los van de wegcategorisering geldt sinds 1957 voor de bebouwde kom een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 – RVV 1990). Het karakter van een algemene snelheidslimiet is dat er geen eisen worden gesteld aan wegen en straten met die limiet. Ook is het plaatsen van een bord '50' niet verplicht (het bord 'bebouwde kom' vervult impliciet die functie). Voor alle andere snelheidslimieten dan 50 km/uur (15, 30 en 70 km/uur) is bebording per straat(deel) vereist en worden aan het mogen plaatsen van die borden eisen gesteld. In de uitvoeringsvoorschriften van het 'Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer' (BABW) is nauwkeurig vastgelegd waaraan bijvoorbeeld de vormgeving van een erf en van een straat in een Zone 30 moeten voldoen om respectievelijk de limieten 15 en 30 km/uur te mogen invoeren.

Volgens welke opzet een wegbeheerder de wegen moet categoriseren, is door CROW (2012a) in hoofdlijnen uitgewerkt in de publicatie over de ‘basiskenmerken wegontwerp’. CROW beveelt hierin aan bij wegcategorisering ‘te streven naar een functionele indeling van het wegennet waarbij kritische combinaties van verkeersrelaties en beschikbare omgevingsruimte zoveel mogelijk moeten worden voorkomen’ (CROW, 2012a). De omvang van de verkeersrelaties bepaalt mede de categorisering van de wegen: zo zal een wegverbinding waarover een sterke verkeersrelatie moet worden afgewikkeld, meestal tot de categorie stroomweg gaan behoren of binnen de bebouwde kom tot de categorie gebiedsontsluitingsweg.

Soms past een gecategoriseerde weg niet binnen de beschikbare omgevingsruimte. In dat geval moet de aanpak ‘veilige snelheid en geloofwaardige snelheidslimiet’ (Aarts & Van Nes, 2007) tot een inpassing kunnen leiden. De vormgeving en inrichting van de weg kunnen worden aangepast en/of de snelheidslimiet kan worden verlaagd. Als dit toch geen oplossing biedt, dan zal de weg tot een andere categorie moeten gaan behoren.

3 Verkeerskundige trends en stedenbouwkundige concepten

In het voorgaande hoofdstuk is geschetst dat er binnen de bebouwde kom een tweedeling is ontstaan: zones met een snelheidslimiet van 30 km/uur of lager en straten/wegen met een limiet van 50 km/uur of hoger. De tweedeling komt ten goede aan zowel de circulatie van het autoverkeer (doorgaand verkeer over een beperkt aantal daarvoor ingerichte straten en wegen), de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (minder doorgaand autoverkeer in woongebieden).
Er zijn verschillende ontwikkelingen in de opzet van het stedelijke of urbane verkeerssysteem die van belang zijn bij het nagaan of een lagere snelheidslimiet de beste oplossing is voor de verkeeronveiligheid binnen de bebouwde kom. In dit hoofdstuk bespreken we een aantal van deze ontwikkelingen.

3.1 Ervaringen met autoluwe gebieden

Al in 1977 voerde de stad Groningen een verkeerscirculatieplan in waarin de binnenstad in vier sectoren werd verdeeld: het autoverkeer kan niet rechtstreeks van de ene naar een andere sector, dat kan alleen via de randweg van het gebied (SVT, 1981; CROW, 1995). Veel steden zijn gevolgd met autoluwe of autovrije gebieden, meestal gelegen in de binnensteden (zie bijvoorbeeld *Afbeelding 3.1*).

Afbeelding 3.1.
Ontwikkelingen autoluw in Utrecht.
Bron: Telegraaf, 1 juni 2018.



Binnenstad Utrecht steeds meer autoluw

01 jun. 2018 in BINNENLAND

Lees voor

UTRECHT - De Oudegracht, het Stadhuisplein en het Janskerkhof in Utrecht worden op termijn autovrij. Stapsgewijs verdwijnen de parkeerplaatsen op deze beeldbepalende routes in hartje Domstad. Dat heeft het nieuwe college van GroenLinks, D66 en ChristenUnie na wekenlang onderhandelen besloten. Vrijdag presenteerde het kersverse stadsbestuur het coalitieakkoord 'Utrecht: ruimte voor iedereen'.

De Oudegracht, het Stadhuisplein en het Janskerkhof in Utrecht worden op termijn autovrij.
ANP XTRA

LAATSTE NIEUWS

13:29 PREMIUM LIVE: CDA erger leraren die met uitkering t

13:27 PREMIUM Chaotisch verloc dierextremisten Boxtel

13:22 Koning kijkt bij F-35 in Le

13:20 1,5 jaar cel voor ophanger

Regulering van de verkeerscirculatie is experimenteel toegepast in de zogeheten demonstratie-gebieden van Eindhoven en Rijswijk (Zuid-Holland) begin jaren tachtig (Janssen & Kraay, 1984). In sommige straten binnen de woonwijken van de demonstratiegebieden werd doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt door een 'knip' aan te brengen of bemoeilijkt door combinaties van eenrichtingsverkeer toe te passen. De Zone 30 bestond toen nog niet; snelheidsremming werd met verkeersdrempels en versmallingen bereikt. Deze maatregelen met verkeerscirculatie zijn nagevolgd in veel andere steden in binnen- en buitenland (Elvik et al., 2009). In Houten is een bijzondere vorm van verkeerscirculatie ingevoerd: autoverkeer kan vanaf de ringweg naar de bestemming rijden. Het autoverkeer kan echter niet binnendoor naar andere bestemmingen binnen de stad rijden. Fietsers (en voetgangers) kunnen wel binnen de stad alle bestemmingen bereiken (CROW, 1995).

De maatregelen met verkeerscirculatie in Eindhoven en Rijswijk zijn grondig onderzocht. Veel verkeer verdween uit de verblijfsgebieden, het verkeer op de omliggende verkeersaders nam enigszins toe (Janssen & Kraay, 1984). De verkeersveiligheid verbeterde sterk, zowel in de verblijfsgebieden als op de omliggende verkeersaders (Janssen & Verhoef, 1989). De manier waarop de verblijfsgebieden waren ingericht (er waren drie verschillende uitvoeringsvormen) had, onverwacht, weinig invloed op het resultaat.

In het bekroonde boekje[2] *Traffic calming through integrated urban planning* beschrijven Vahl & Giskes (1990) hun ervaringen met maatregelen in verblijfsgebieden. Het betreft veel maatregelen die de snelheid remmen en/of de verkeerscirculatie beïnvloeden. Veel maatregelen zijn genomen voordat de Zone 30 wettelijk werd ingevoerd. Belangrijk is dat er korte rechtstanden zijn en geen of nauwelijks mogelijkheden tot doorgaand autoverkeer.

Bach (2006) geeft een overzicht van maatregelen van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard die elkaar kunnen aanvullen om leefbaarheid en verkeersveiligheid te garanderen. Ook hij pleit voor maatregelen die de verkeerscirculatie beïnvloeden. Dezelfde soort maatregelen bepleiten Barton et al. (2010). Een opmerkelijk verschil tussen Bach en Barton et al. betreft de afstand tussen twee erftoegangswegen: Bach (2006; pp. 139-141) bepleit een grid[3] met afstand van ongeveer 300 meter en Barton et al. (2010; p. 244) een grid met afstanden van ongeveer 100 meter. Een blik op enkele stadsplattegronden van Nederland laat zien dat in de praktijk de grids met afstanden rond de 100 meter meer voorkomen dan de grotere grids.

Overigens hebben Vahl & Giskes, Bach en Barton et al. zelf geen onderzoek gedaan naar de effecten van de maatregelen die ze bepleiten, maar hiervoor is al genoemd dat (onder andere) Janssen & Verhoef (1989) en Elvik et al. (2009) de positieve effecten van dergelijke maatregelen hebben aangetoond.

Dijkstra (2013) concludeert na literatuurstudie:

- De laagste ongevallendichtheid is te vinden bij een verkeerstructuur die uitsluitend drietakskruispunten bevat maar wel routes dwars door het gebied heen mogelijk maakt. Een structuur met 'limited access' (beperkt aantal toegangspunten van een gebied) heeft een iets grotere ongevallendichtheid. De raster- of gridstructuur komt met de hoogste ongevallendichtheid naar voren.
- De aansluiting op het omliggende wegennet bepaalt de aanwezigheid van sluipverkeer in een gebied: de aansluitingen in het midden van de zijden bieden de snelste sluiproutes, want hierdoor kan het doorgaand verkeer zonder enige omweg dwars door het gebied rijden (in plaats van eromheen). De aansluitingen op de hoekpunten bieden een even lange route door het gebied als via de randwegen. Een hogere snelheidslimiet op de randwegen maakt het niet

2. Volvo Traffic Safety Award.
3. Grid, ook wel raster genoemd: een stratennet met een rechthoekig patroon waarin de straten op een vaste afstand liggen.

aantrekkelijk om door een gebied heen te rijden. Een toename van het aantal aansluitrichtingen leidt tot een afname van de ritlengte van het bestemmingsverkeer.

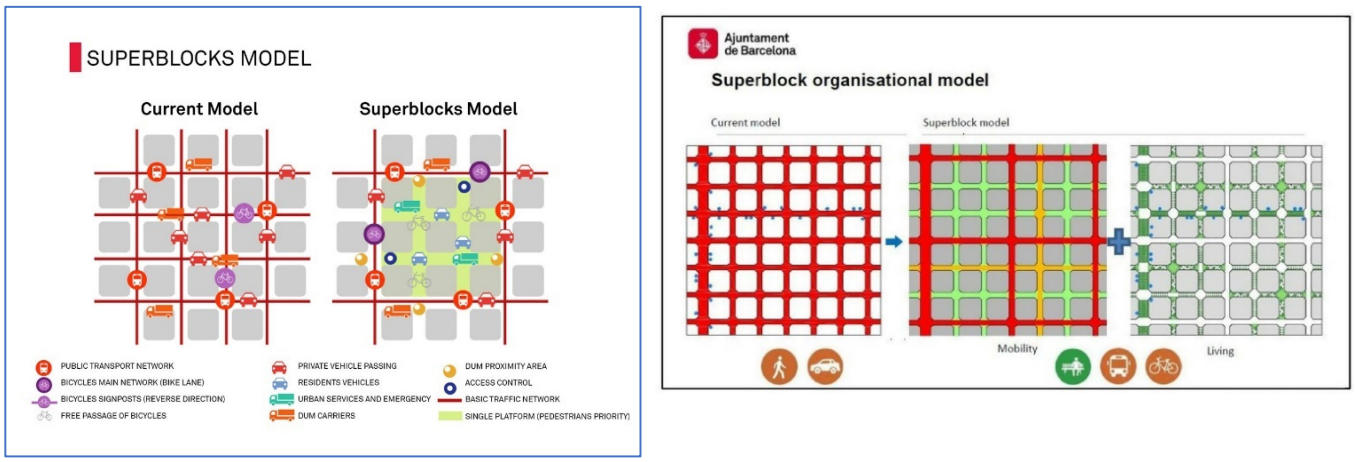
- Diverse verkeersmaatregelen in een gebied (eenrichtingsverkeer, afsluitingen van een straat of van bepaalde richtingen op een kruispunt, interne zonering, snelheidsremmers) kunnen de weerstand voor doorgaand verkeer zo ver opvoeren dat nauwelijks doorgaand verkeer resteert. Dit komt de verkeersveiligheid en het milieu in het gebied ten goede. Door deze maatregelen neemt de intensiteit op de randwegen toe. Om de gunstige effecten in het gebied op te laten wegen tegen de verslechteringen op de randweg, zijn er specifieke maatregelen op de randwegen nodig voor milieu en verkeersveiligheid.
- Een regionaal wegennet met een wegcategorisering (en weginrichting) volgens Duurzaam Veilig leidt tot iets minder slachtoffers (-5%) dan een traditionele wegcategorisering (niet volgens Duurzaam Veilig). Door het grotere aantal rotondes bij Duurzaam Veilig is het aantal voertuigverliesuren ongeveer 15% lager dan in een traditioneel wegennet (met weinig rotondes).

Voor-/nastudies in verschillende landen bevestigen de resultaten die in de voorgaande vier punten zijn gegeven. De gevonden reducties van het aantal ongevallen en slachtoffers binnen de aangepaste gebieden, bedragen 40% tot 80%. In de meeste gevallen is de verkeersonveiligheid op de randwegen niet of nauwelijks toegenomen doordat aanvullende maatregelen zijn genomen. Deze studies hebben een grote mate van betrouwbaarheid van de uitspraken over de ongevalsreducties.

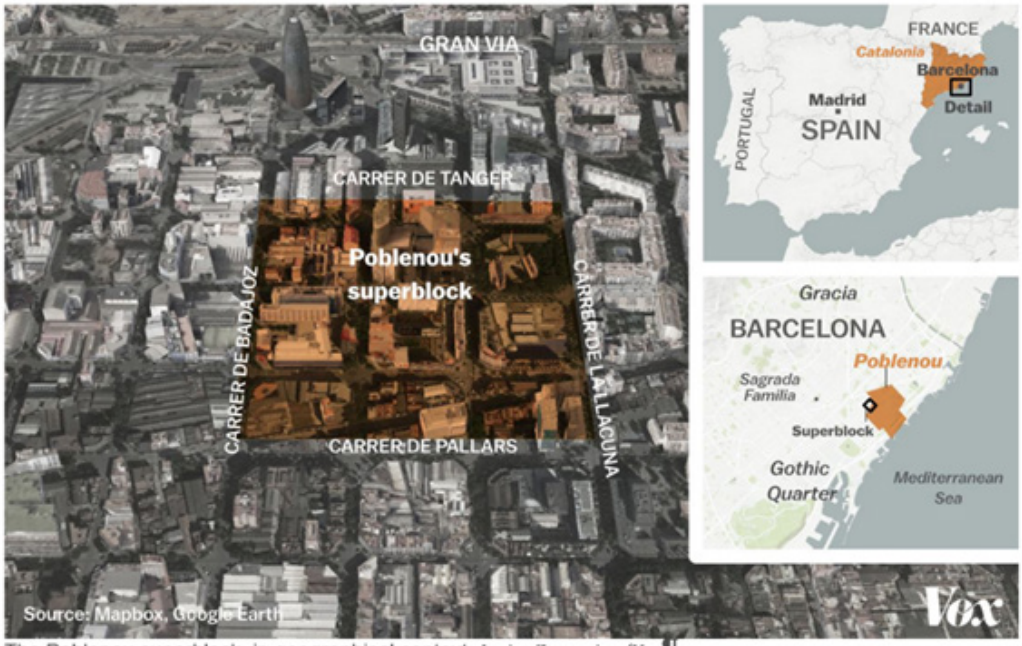
3.2 Andere concepten

3.2.1 Superblocks

Een tamelijk nieuwe trend is het zogeheten superblock. In het buitenland hebben veel steden een strak grid met blokken woningen en/of bedrijven. Roberts (2019) bespreekt dit concept. Het principe is dat een aantal blokken wordt samengevoegd tot een superblock: het autoverkeer wordt zo veel mogelijk geweerd uit het superblock; zie *Afbeelding 3.2*. In *Afbeelding 3.3* is een recente toepassing te zien in Poblenou te Barcelona. Voor geheel Barcelona wil men toe naar een verkeersstructuur die in *Afbeelding 3.4* is weergegeven: het autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal verkeersaders. De afmetingen van een superblock in het geval van Poblenou zijn 400 x 400 m^2, dat is 16 ha.; dat is betrekkelijk klein vergeleken met de verblijfsgebieden in Nederland (zie *Hoofdstuk 4*). De gesignaleerde trend is op zich interessant, want er wordt naar autoluwe gebieden gestreefd, maar in Nederland is dit al in belangrijke mate door Duurzaam Veilig gerealiseerd.

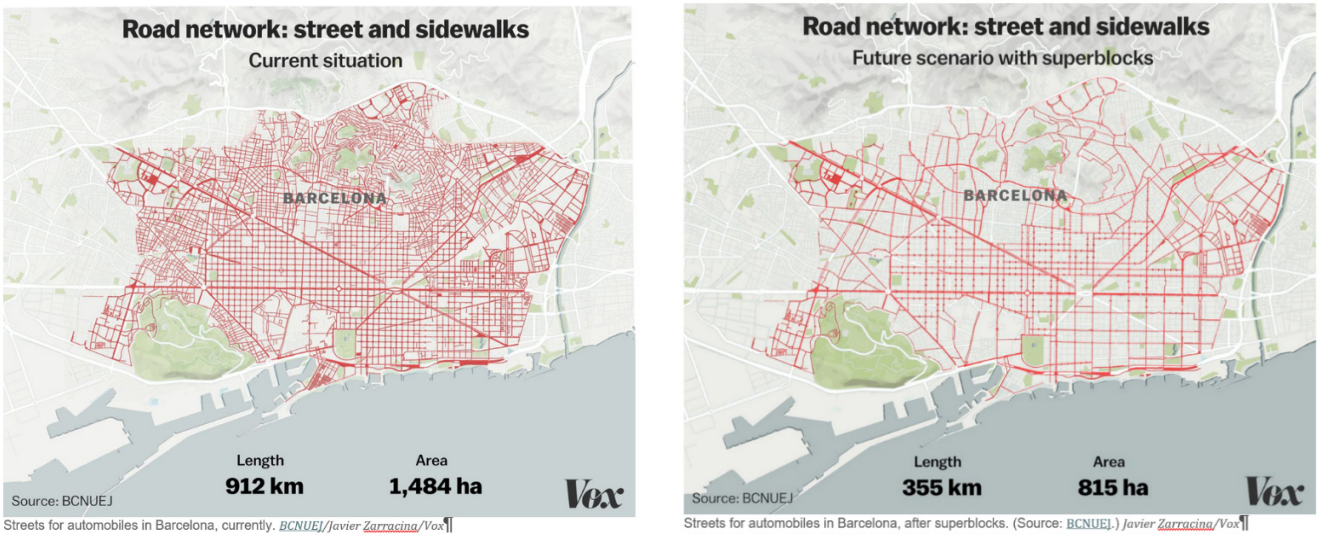


Afbeelding 3.2. Verkeersstructuur in een superblock. Bron: Bicycle Dutch.



The Poblenou superblock, in geographical context. *Javier Zarracina/Vox*¶

Afbeelding 3.3. Poblenou superblock in Barcelona. Bron: https://kleinmanenergy.upenn.edu/blog/2019/04/10/investigating-superblocks-barcelonas-bid-take-streets-back-cars.



Streets for automobiles in Barcelona, currently. BCNUEJ/Javier Zarracina/Vox¶

Streets for automobiles in Barcelona, after superblocks. (Source: BCNUEJ.) Javier Zarracina/Vox¶

Afbeelding 3.4. Huidige en toekomstige verkeersstructuur Barcelona. Bron: http://www.bcnecologia.net/en.

3.2.2 Shared Space

Als reactie op de vergaande reglementering van het wegverkeer (veel borden en verkeerstekens) kwam eind jaren negentig Shared Space in beeld (Monderman, 2004; Hamilton-Baillie, 2008). Deze aanpak wil openbare ruimten creëren waarin verkeersdeelnemers onderling uitmaken hoe ontmoetingen worden afgewikkeld (*Afbeelding 3.5*). De veronderstelling is dat verkeersdeelnemers zelf beslissen om de rijsnelheid aan te passen. Toepassing van traditionele verkeersmaatregelen (zoals bebording en snelheidsremmers) is 'not done'. In beginsel zijn er geen voorrangsregels anders dan 'verkeer van rechts gaat voor'. De stedenbouwkundige invalshoek (leefbaarheid, vormgeving van de openbare ruimte) is belangrijker dan de verkeerskundige invalshoek. De snelheidslimiet speelt geen expliciete rol. Shared Space speelt zich meestal af in verblijfsgebieden

maar lang niet altijd. Shared Space is volgens de oorspronkelijke opzet (Monderman, 2004) geen stadsbrede visie maar is bedoeld voor gebieden van beperkte omvang of voor afzonderlijke straten.



Afbeelding 3.5. Voorbeeld van toepassing van Shared Space in Wijbosch (Eerdsebaan). Bron: www.kenniscentrumsharedspace.nl.

3.2.3 Verkeer in de stad

In de visie 'Verkeer in de stad' van de ANWB (Immers et al., 2016) kunnen fietsen en 'langzame motorvoertuigen' (LMV) bijdragen aan een oplossing voor ruimtegebrek in steden. Er verschijnen steeds meer soorten tweewielers en andere meerwielige voertuigen op de markt. De ANWB wil de indeling van deze voertuigen veranderen om vervolgens met een overzichtelijke voertuig-indeling het verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp te kunnen beïnvloeden. Tevens verdient de verdeling van de stedelijke ruimte meer aandacht; fietsers en LMV zouden meer ruimte moeten krijgen.

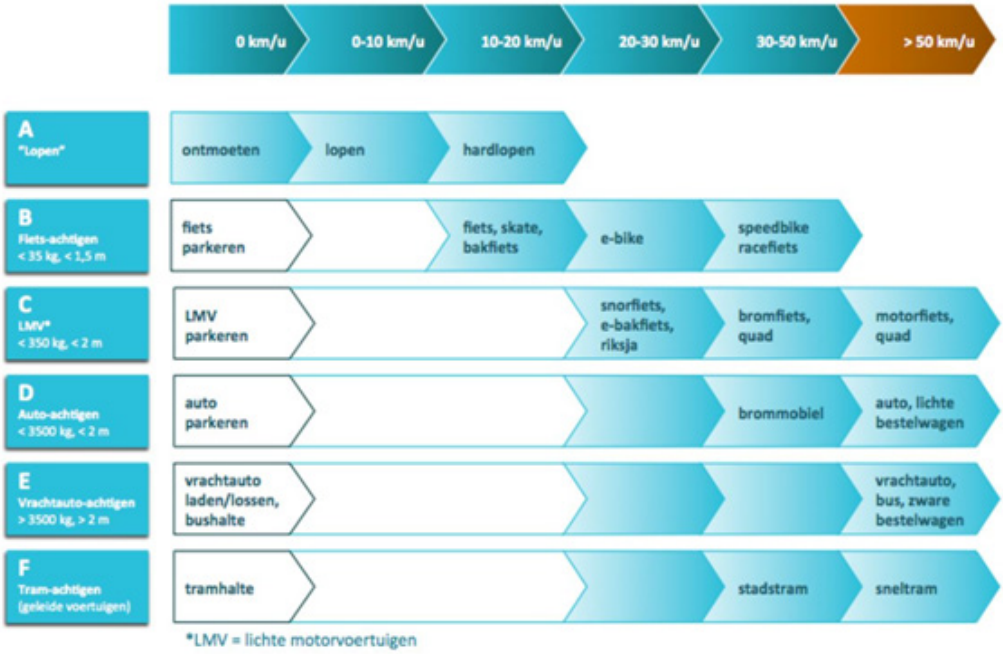
In opdracht van de ANWB hebben Immers et al. (2016) een nieuwe ontwerpaanpak voor het stedelijk verkeer en de openbare ruimte samengesteld. De aanpak is opgebouwd uit vier onderdelen:

1. voertuigfamilies;
1. ontwerpschema;
2. verkeersmilieus;
3. verkeersfuncties.

Voertuigfamilies

De nieuwe indeling van voertuigen is gebaseerd op de gebruikelijke rijsnelheid van een voertuigtype in de stad, voertuigmassa en breedte. Dit leidt tot zes zogeheten voertuigfamilies; zie *Afbeelding 3.6*. Een voertuigfamilie is niet homogeen, maar het is de bedoeling dat er meer overeenkomsten dan verschillen zijn binnen een familie.

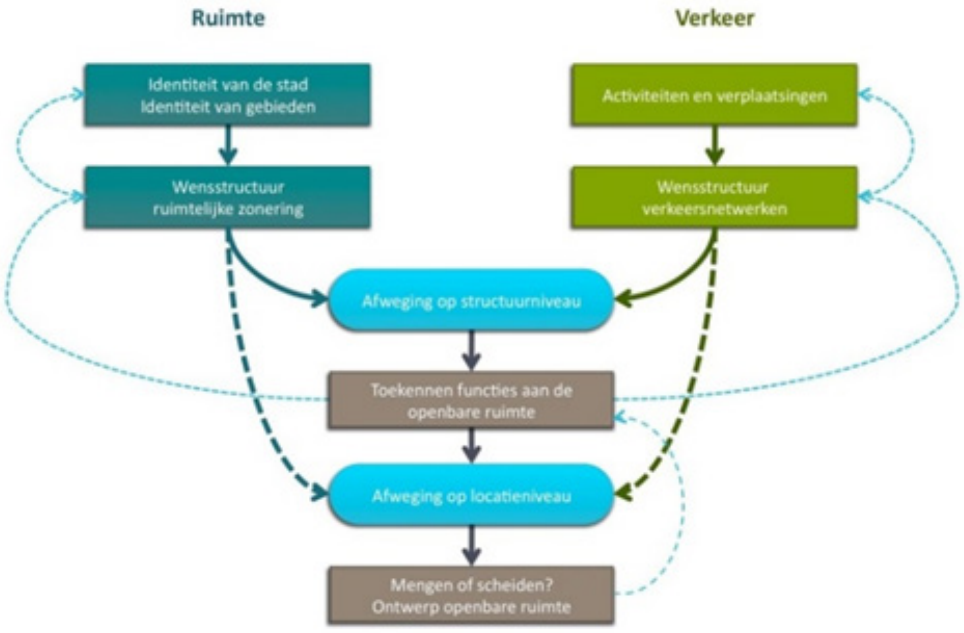
Afbeelding 3.6. Voertuigfamilies in 'Verkeer in de stad' (Immers et al., 2016).



Ontwerpschema

In het ontwerpproces staat het zoeken naar een balans tussen ruimte en verkeer voorop. Deze balans moet tot stand komen op structuurniveau (toekennen functies verblijven en verkeer, toegestane snelheden) en op locatieniveau (mengen en scheiden van voertuigfamilies). In *Afbeelding 3.7* is het ontwerpproces geschematiseerd.

Afbeelding 3.7. Ontwerpschema (Immers et al., 2016).



Verkeersmilieus

Uit de afwegingen op structuurniveau wordt de ruimte verdeeld in vier stedelijke milieus; zie *Afbeelding 3.8*. Elk milieu heeft een kenmerkende maximale snelheid, passend bij de maatgevende voertuigfamilie (lopen: 10 km/uur, fiets-achtigen: 20 km/uur, LMV: 30 km/uur, auto-achtigen: 50 km/uur). Bij elk van deze vier stedelijk verkeersmilieus wordt het (verkeers)ontwerp primair afgestemd op een maatgevende voertuigfamilie.

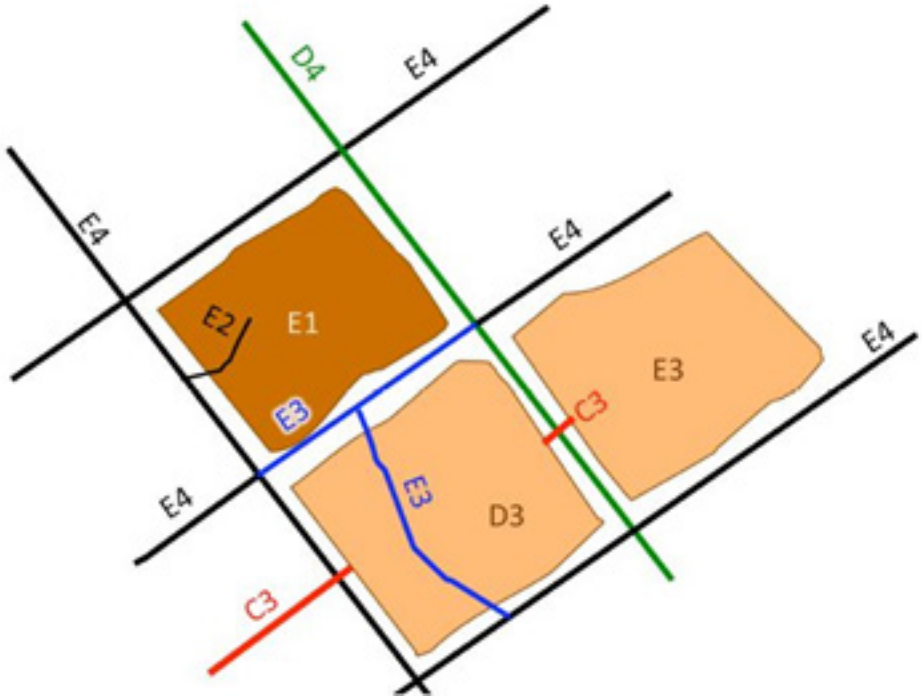
Afbeelding 3.8. Verkeersmilieus (Immers et al., 2016).



Verkeersfuncties

Het ontwerpproces leidt tot een kaart met verkeersfuncties (*Afbeelding 3.9*). Per straat en gebied is aangegeven welke voertuigfamilie maatgevend is. De families van een lichtere categorie zijn altijd toegestaan. Een zwaardere categorie is te gast en moet zich aan de regels houden van dat verkeersmilieu.

Afbeelding 3.9. Verkeersfuncties (letters: voertuigfamilies, cijfers: verkeersmilieus; Immers et al., 2016).



Mengen of scheiden in 'Verkeer in de stad'
Fysiek gescheiden delen van de infrastructuur waarop voertuigfamilies al dan niet worden gemengd, worden binnen 'Verkeer in de stad' 'domeinen' genoemd. Elk van de in een straat toegelaten voertuigfamilies wordt toegekend aan één domein, maar op één domein kunnen meerdere voertuigfamilies worden toegelaten. Ten aanzien van mengen/scheiden is de volgende algemene ontwerpregel opgesteld:

- Een voertuigfamilie die maximaal één categorie lichter is dan de (voor het betreffende verkeersmilieu) maatgevende voertuigfamilie, mag gemengd worden met de maatgevende voertuigfamilie in één domein; deze voertuigfamilie mag dus ook gescheiden worden.
- Een voertuigfamilie die twee of meer categorieën lichter is dan de maatgevende voertuigfamilie, moet gescheiden worden van de maatgevende voertuigfamilie, dus afgewikkeld in verschillende domeinen.

Waar ervoor is gekozen om één of meer zwaardere voertuigfamilies als gast toe te laten, gebeurt dit altijd gemengd met de maatgevende voertuigfamilie en met de bij het betreffende verkeersmilieu behorende maximale snelheid.

Voor het inrichten van kruispunten is veiligheid het belangrijkste criterium. Vanuit de noodzaak tot het creëren van betere en fijnmaziger loop- en fietsnetwerken, verdienen de kruisingen van loop- en fietsroutes met hoofdroutes van auto-achtigen speciale aandacht.

Conclusies omtrent 'Verkeer in de stad'
'Verkeer in de stad' is een stadsbrede visie, veel stedelijke verkeersaspecten komen aan bod. Het is niet duidelijk hoe in de praktijk de verschillen tussen de verkeersmilieus precies moeten worden vormgegeven. Of er voor elke voertuigfamilie een aparte verkeersruimte moet komen (LMV-stroken?) blijft in het ongewisse. Hoe de naleving van de snelheidslimieten in de verkeersmilieus moet worden nageleefd, is de vraag. Met name de limiet van 20 km/uur is erg kunstmatig, het verschil met 30 km/uur is (te) gering. Kan bij de inrichting van deze milieus een dergelijk subtiel snelheidsverschil worden gerealiseerd?

Op straten met een 50km/uur-limiet is een fysieke scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer niet vereist: uit veiligheidsoogpunt is dit ongewenst.
De overeenkomsten van de voertuigfamilies zijn soms aan de grote kant, met name:

- De speed-pedelec is gerekend tot de familie van de fiets-achtigen.
- In de LMV-familie zijn zowel de snorfiets als de motorfiets opgenomen.
- De brommobiel is bij de auto-achtigen gevoegd.

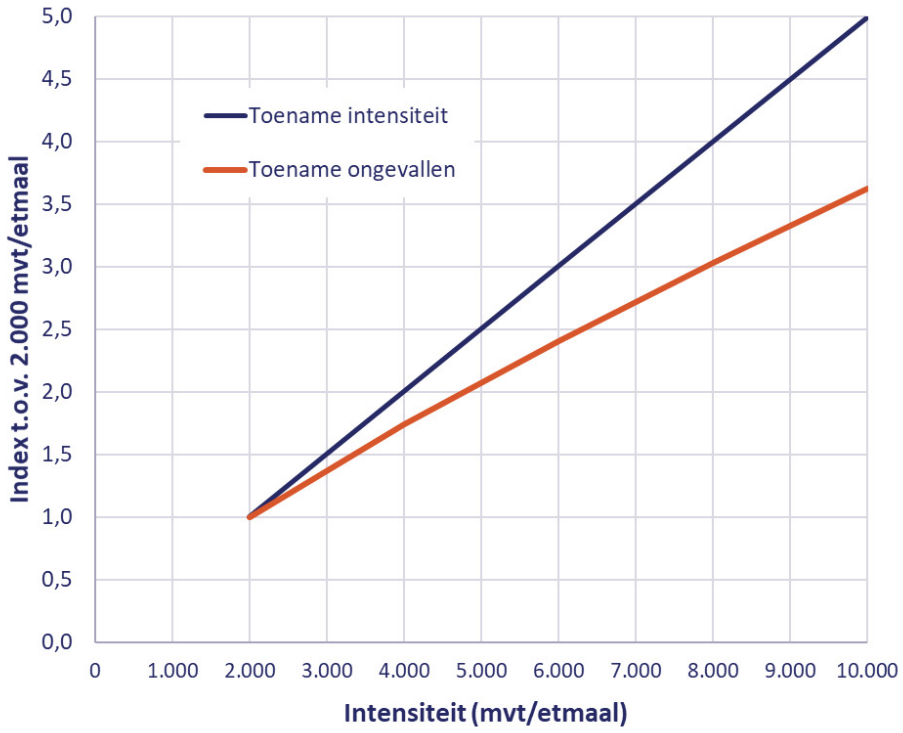
Kortom, 'Verkeer in de stad' heeft als voornaamste uitgangspunt de indeling van voertuigen. Daaraan worden verkeersmilieus afgeleid waarin een bepaalde voertuigfamilie bepalend is voor de inrichting en verkeerssituatie (met name snelheid). De indelingen zijn sterk afwijkend van de huidige indelingen en regelingen in het verkeer. Het is de vraag of er goede redenen zijn de huidige indelingen en regelingen terzijde te schuiven.

3.3 Toename verkeer en toename ongevallen

In veel verkeersveiligheidsconcepten wordt doorgaand verkeer uit woongebieden gehaald. Daardoor neemt het verkeer op de omliggende verkeersaders toe. De vraag is of het aantal ongevallen daar dan evenredig toeneemt. Greibe (2003) heeft in een ongevallenstudie de relatie kunnen bepalen tussen de kenmerken van een verkeersader en het aantal daarop plaatsvindende ongevallen. Hij presenteert een kwantitatief model waarin onder andere het aantal passerende motorvoertuigen (intensiteit) als kenmerk is opgenomen. Gaan we ervan uit dat de overige kenmerken in het model constant blijven en alleen de intensiteit varieert, dan is af te leiden in hoeverre het aantal ongevallen verandert. In *Afbeelding 3.10* zijn indices opgenomen voor het

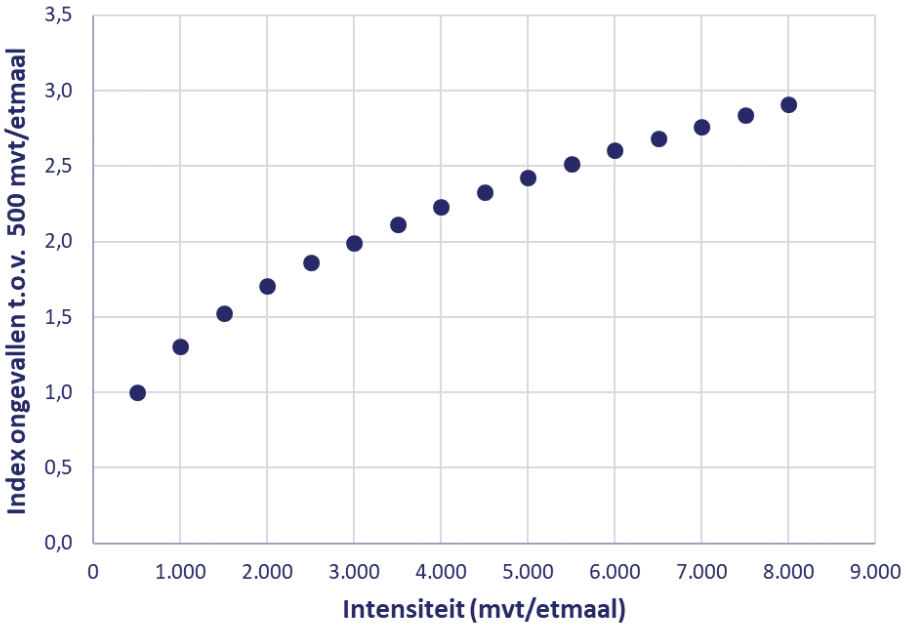
aantal ongevallen en de intensiteit. Als de intensiteit bijvoorbeeld toeneemt van 2.000 naar 4.000 voertuigen (factor 2), dan neemt het aantal ongevallen met een factor 1,75 toe, dus niet recht evenredig. Extra verkeer naar verkeersaders leiden, levert dus wel meer ongevallen op maar minder dan de toename in het aantal motorvoertuigen.

Afbeelding 3.10. Aantal motorvoertuigen per etmaal (intensiteit) en index van het aantal ongevallen. Bewerking van Greibe (2003).



Summersgill en Layfield (1996) en Gianfranco et al. (2018) hebben soortgelijke relaties tussen intensiteiten en ongevallen gevonden. Wijlhuizen et al. (2017) vinden met gegevens uit Amsterdam eveneens een dergelijke relatie tussen de etmaalintensiteit en het aantal ongevallen; zie *Afbeelding 3.11*.

Afbeelding 3.11. Aantal motorvoertuigen per etmaal (intensiteit) en index van het aantal ongevallen. Bewerking van Wijlhuizen et al. (2017).



4 Omvang verblijfsgebieden en extra reistijd bij verlaging 50km/uur-limiet

Veel wegen en straten in de bebouwde kom liggen binnen een woonerf of binnen een Zone 30. In deze 'verblijfsgebieden' mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer met elkaar. Daarom moet de snelheid er laag zijn: maximaal 30km/uur. Bij een maximumsnelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval ook voor voetgangers relatief klein (SWOV, 2018). Daarnaast is er een gunstig effect op de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) (V&W, 1984; Elvik et al., 2009)

De introductie van woonerven en verblijfsgebieden in de jaren tachtig heeft grote effecten gehad. Ten eerste doordat er in deze gebieden minder doorgaand verkeer is, ten tweede door de lagere rijsnelheden. Het aantal letselongevallen per afgelegde voertuigkilometer daalde door de instelling van verblijfsgebieden met 70% (Janssen & Verhoef, 1989); het aantal letselongevallen per kilometer weglengte daalde met bijna 80%.

Bij de huidige Zones 30 is het effect minder groot omdat veel gebieden sober zijn ingericht (volgens de visie Duurzaam Veilig, zie ook *Hoofdstuk 8*). In het algemeen is het verwachte effect voor dit soort gebieden: 25% minder letsel-ongevallen (Elvik et al., 2009). Invoering van eenrichtingsverkeer in verblijfsgebieden levert geen merkbaar effect op (Elvik et al., 2009).

Overigens bepaalt de omvang van de verblijfsgebieden de afstanden tussen de gebiedsontsluitingswegen (corridors). Dit geeft gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer in het gehele stedelijke wegennet.

4.1 Omvang verblijfsgebied

Bij de uitrol van Duurzaam Veilig (Wegman & Aarts, 2005) kwam al gauw de vraag hoe groot een verblijfsgebied zou mogen zijn om nog goed te kunnen functioneren. Voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom stelt Van Minnen (1999) vast dat een omvang van 65 tot 80 ha (maximaal ongeveer 900 bij 900 m^2) in de praktijk goed voldoet. De criteria hiervoor waren ritlengte (binnen en buiten het gebied), verkeersintensiteiten in het gebied, aandeel doorgaand verkeer, snelheid gemotoriseerd verkeer, bereikbaarheid voorzieningen, bereikbaarheid voor openbaar vervoer en voor hulpdiensten. Ook is de oversteekbaarheid nader onderzocht. De meeste criteria zijn via een eenvoudig rekenmodel geëvalueerd. Hiermee is onderzocht welke intensiteiten in een woongebied per straat tot stand komen als gevolg van het aantal aansluitingen van het gebied op de randwegen. Ook is nagegaan hoe de totale ritlengte over straten en randwegen afhangt van het aantal aansluitingen. Een derde variabele was de gebiedsgrootte. De netwerkopbouw was in alle gevallen een grid- of rasterstructuur (zie *Pararaaf 3.1*). De omvang van een gebied heeft geen nadelige gevolgen voor het totale aantal aflegde voertuigkilometers (randwegen en straten gezamenlijk) mits aan twee voorwaarden wordt voldaan (Van Minnen, 1999; p. 18):

5. een meerzijdige, bij voorkeur alzijdige, ontsluiting van het gebied;
6. een voldoende aansluitingsdichtheid, ook bij grotere gebieden.

Een groter gebied leidt wel tot hogere intensiteiten op (sommige) straten in het gebied. In een rekenmodel varieerde Van Minnen (1999) de gebiedsgrootte (in ha), de bebouwingsdichtheid (aantal woningen per ha) en het aantal aansluitingen op de randwegen. De aanname was dat er per woning in totaal vijf autoritten per etmaal (heen en terug samengenomen) plaatsvinden. Hij berekende de maximale intensiteiten op de straten die als aansluiting dienen. Volgens CROW (2012a) ligt de maximale acceptabele intensiteit op straten in woongebieden tussen 3.000 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van de ligging van het gebied in een respectievelijk verstedelijkte of grootstedelijke omgeving. Van Minnen (1999) concludeerde dat een enkelvoudige aansluiting alleen bij een kleine gebiedsomvang (tot 30 ha) tot intensiteiten leidt die onder de genoemde bovengrenzen liggen. Bij een omvang tussen 100 en 200 ha. moet het aantal noodzakelijke aansluitingen flink toenemen om de bovengrenzen niet te overschrijden.

Bij Van Minnen (1999) waren de randwegen niet aangesloten op een omliggend wegennet. Die aansluiting kan op verschillende manieren: Krabbenbos et al. (2002) hebben in een studie met een microsimulatiemodel verschillende aansluitingsvarianten onderzocht voor een vierkant gebied (640 x 640 meter). De aansluiting van de randwegen op het aanliggende wegennet is aangebracht of in de hoekpunten of in het midden van elke zijde. In het gebied is een rasterstructuur verondersteld met drie straten in beide richtingen. De maximale snelheid op de randwegen is 50 km/uur, op de interne straten 30 km/uur. De aansluitingen zijn volgens 16 varianten (verschillend aantal zijden, verschillend aantal aansluitingen per zijde) verdeeld over de zijden van het vierkant. Het gebied bevat 40 woningen per hectare; de aanname voor het aantal ritten in het spitsuur is 0,46 per woning.[4]

Een volgende variabele in deze modelstudie is de mate van doorgaand verkeer in het gebied, die is of 'laag' of 'hoog'. De totale hoeveelheid bestemmingsverkeer voor het gebied bedraagt 760 voertuigen, het doorgaande verkeer omvat 534 voertuigen in de lage variant en 3.740 in de hoge variant. Volgens Krabbenbos et al. (2002) is er geen vaste regel te geven voor de optimale hoeveelheid aansluitingen of aansluitrichtingen en de verdeling ervan. Dit is namelijk afhankelijk van de manier van aansluiting op het omliggende wegennet (midden van een zijde of hoekpunt) en van de hoeveelheid doorgaand verkeer. De aansluiting op het omliggende wegennet bepaalt de aanwezigheid van sluipverkeer in het gebied: de aansluitingen in het midden van de zijden bieden de snelste sluiproutes, want hierdoor kan het doorgaand verkeer zonder enige omweg dwars door het gebied rijden (in plaats van eromheen). De aansluitingen op de hoekpunten bieden een even lange route door het gebied als via de randwegen. Door de hogere snelheidslimiet op de randwegen is het niet aantrekkelijk om door het gebied heen te rijden.

Krabbenbos et al. (2002) hebben ook vier bestaande woongebieden onderzocht die verschilden in aantal aansluitingen en aantal aansluitrichtingen. Zij bepaalden het aandeel bestemmings-verkeer en sluipverkeer. Het geringe aantal waarnemingen en het ontbreken van een referentie-gebied maakt het alleen mogelijk een conclusie te trekken over het bestemmingsverkeer: een toename van het aantal aansluitrichtingen leidt tot een afname van de ritlengte van het bestemmingsverkeer.

Conclusies

Een verblijfsgebied met een omvang van 65 tot 80 ha (maximaal ongeveer 900 bij 900 m2) voldoet in de praktijk goed. De manier waarop een verblijfsgebied is aangesloten op het omliggende wegennet, bepaalt de aanwezigheid van sluipverkeer in een gebied: de aansluitingen in het midden van de zijden bieden de snelste sluiproutes, want hierdoor kan het doorgaand verkeer zonder enige omweg dwars door het gebied rijden (in plaats van eromheen). De aansluitingen op de hoekpunten bieden een even lange route door het gebied als via de

4. Van Minnen (1999) ging uit van 5 ritten per woning per etmaal, gebaseerd op een schatting van Walraad & Poppe (1998). De algemene vuistregel voor de spitsuurintensiteit is 10% van de etmaalintensiteit, dus 0,5 rit per woning per spitsuur. De aanname van Krabbenbos et al. (2002) is hiermee in overeenstemming.

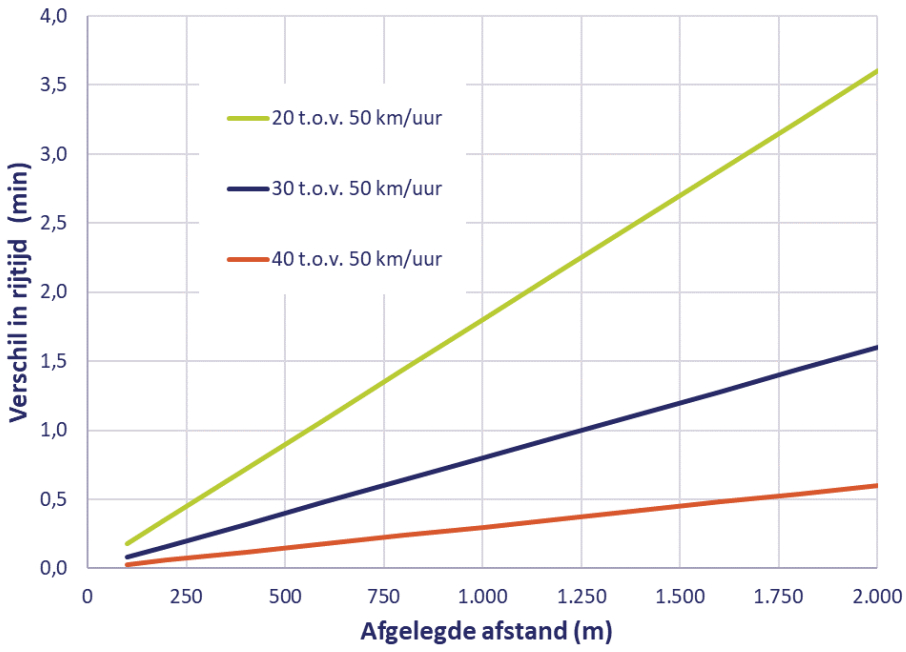
randwegen. Een hogere snelheidslimiet op de randwegen maakt het niet aantrekkelijk om door een gebied heen te rijden. Een toename van het aantal aansluitrichtingen leidt tot een afname van de ritlengte van het bestemmingsverkeer.

4.2 Afgelegde afstand en rijtijd bij verschillende snelheden

Van Minnen & Slop (1994) veronderstelden dat automobilisten slechts korte tijd bereid zijn om met een snelheid van 30 km/uur te rijden (het zogeheten ritduurcriterium). Dit criterium is echter nooit goed onderbouwd. Onderzoek hiernaar zou uitwijzen hoe groot een verblijfsgebied maximaal zou moeten zijn om een lage limiet acceptabel te laten zijn. Om een indruk te geven van de hoeveelheid tijd die een automobilist extra kwijt is als hij met een lagere snelheid in een Zone 30 of over andere wegen met een lagere limiet dan 50 km/uur moet rijden, zijn hier enkele berekeningen uitgevoerd met afgelegde afstand en rijtijd. In *Afbeelding 4.1* is voor drie snelheden (20, 30 en 40 km/uur) zichtbaar gemaakt hoeveel minuten de reistijd toeneemt bij verschillende ritlengten. Hierbij is aangenomen dat het tijdverlies op kruispunten even groot is voor de drie gekozen snelheden (zie ook *Hoofdstuk 7*). Bij een ritlengte van 1.000 meter is het verschil tussen 20 en 50 km/uur 1,75 minuten, bij 30 km/uur is het verschil 0,8 minuten en bij 40 km/uur is het verschil 0,3 minuten. Na 2.000 meter is het verschil opgelopen tot respectievelijk 3,6, 1,6 en 0,6 minuten.

Absoluut gezien zijn dit geen grote verschillen, zeker niet bij 30 km/uur of 40 km/uur, maar de perceptie bij de bestuurder kan heel anders liggen. Bij langere ritten, bijvoorbeeld 5 tot 10 kilometer, kan de extra reistijd flink oplopen, in het geval van een snelheid van 30 km/uur is de extra reistijd bij deze afstanden ten minste 4 tot 8 minuten. Het ligt aan de omvang van een stedelijk gebied over welke afstand daadwerkelijk met lagere snelheid moet worden gereden. De lagere snelheid kan ook optreden door een afnemende doorstroming. *Hoofdstuk 7* gaat hier verder op in.

Afbeelding 4.1. Verschil in rijtijd tussen enerzijds 50 km/uur en anderzijds 20, 30 of 40 km/uur.



5 Grijze gebiedsontsluitingswegen

De introductie van de wegcategorisering volgens Duurzaam Veilig (CROW, 1997) heeft geleid tot een categorisering met drie wegcategorieën op wegen buiten de bebouwde kom – stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg – en twee wegcategorieën op wegen en straten binnen de bebouwde kom – gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. De erftoegangswegen bevinden zich meestal in een Zone 30 .

Het *Handboek Wegontwerp* (CROW, 2002) introduceerde per wegcategorie een onderverdeling in wegtypen met een karakteristiek dwarsprofiel. De ASVV (CROW, 2012b) heeft een minder duidelijke onderverdeling aangebracht voor wegen en straten binnen de bebouwde kom. Vanuit de praktijk komen al geruime tijd geluiden dat de categorisering en de bijbehorende wegtypologie niet goed toepasbaar zouden zijn. Waarom is gekozen voor de huidige wegcategorisering? En welke mogelijkheden en beperkingen geeft die voor de inpassing in bestaande situaties? Die vragen komen aan bod in dit hoofdstuk.

5.1 Aanleiding en achtergrond

Volgens de richtlijnen van CROW (2002) zijn de functie, vorm en gebruik van wegen optimaal op elkaar afgestemd. Toch zijn er in de afgelopen decennia veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en het gebruik niet altijd eenduidig zijn. Dat fenomeen noemen we ook wel ‘grijze wegen’. De menging van stroomfunctie en erftoegangsfunctie leidt tot relatief hoge risico's en is naar zijn aard inherent onveilig. Scheiding van beide functies is noodzakelijk voor een duurzaam veilig Wegverkeer (CROW, 1997). Deze scheiding is goed te realiseren door deze functies toe te kennen aan respectievelijk de wegcategorieën stroomwegen en erftoegangswegen (ETW). Het is de bedoeling dat de verbinding tussen deze wegcategorieën verloopt via gebiedsontsluitingswegen (GOW). Op de wegvakken van deze wegcategorie zou uitsluitend de stroomfunctie (voor het autoverkeer) mogen voorkomen, op de kruispunten vindt uitwisseling plaats tussen de verschillende verkeersfuncties.

De praktijk, enige tijd geleden verwoord door in het bijzonder Kroeze (2004) en Breider et al. (2006), laat echter zien dat in bestaande situaties op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen twee soorten problemen optreden:

1. de directe omgeving van deze wegvakken leidt tot (verspreide) oversteekbewegingen en tot een gedeeltelijke erftoegangsfunctie (met afslaand verkeer en parkerende voertuigen) en
2. de beschikbare ruimte is onvoldoende om de stroomfunctie op het gehele wegvak te faciliteren. Op deze wegvakken blijkt eens te meer dat stroomfunctie (veel motorvoertuigen, met hoge snelheden) en erftoegangsfunctie (diverse manoeuvres bij meestal lage snelheid) lastig zijn te combineren.

Het kan zijn dat deze problemen alleen op korte termijn spelen, Duurzaam Veilig is een visie voor de langere termijn en uiteindelijk zou de ideale situatie kunnen ontstaan. Toch is in de tussentijd ook een veiliger verkeer gewenst in deze bestaande situaties. Eerder hebben de genoemde auteurs gepleit voor inrichtingsvormen die recht doen aan de eisen die de directe omgeving van

de gebiedsontsluitingsweg stelt. De vraag is dan: wat is nodig om een veilige situatie te bereiken gegeven de huidige wegcategorisering?

5.2 Drie invalshoeken voor categorisering

Om de bruikbaarheid van de huidige wegcategorisering na te gaan, bespreken we de volgende r invalshoeken die bij de categorisering van wegen binnen de bebouwde kom een rol moeten spelen:

1. stedenbouw (vooral gericht op de 'omgeving' van de verkeersinfrastructuur);
2. doorstroming en bereikbaarheid (de verkeersfuncties);
3. verkeersveiligheid (een belangrijk kwaliteitsaspect van verkeer).

De eerste invalshoek, stedenbouwkundige aspecten, is in dit rapport gefocust op de ook voor verkeerskundigen relevante functies van de verkeersinfrastructuur en de openbare ruimte, namelijk:

- verbindende verkeersinfrastructuur: deze verkeersinfrastructuur verbindt gebieden onderling;
- ontsluitende verkeersinfrastructuur: deze verkeersinfrastructuur bevindt zich tussen de verbindende infrastructuur en de straten in een verblijfsgebied;
- verblijfsgebied (geen verkeersfunctie).

De driedeling voor deze invalshoek is gekozen in navolging van de Duitse richtlijn voor wegcategorisering (FGSV, 2008).

De tweede invalshoek betreft voorzieningen voor doorstroming en bereikbaarheid, die we verdelen in vier niveaus:

- interlokaal (tussen woonkernen): infrastructuur buiten de bebouwde kom;
- bovenwijks (tussen wijken): de hoofdinfrastructuur in het stedelijk gebied maar niet gelegen in verblijfsgebieden;
- wijk/buurt: de infrastructuur binnen de woongebieden;
- straat.

Tevens maken we een onderscheid tussen infrastructuur met of zonder aanliggende bebouwing. Dit leidt tot een theoretische indeling met vier wegcategorieën (hoofdletters) en, daarbinnen, twee of drie wegtypen (cijfers); zie *Tabel 5.1*. Elk wegtype heeft in deze opzet een karakteristieke vormgeving, zie bijvoorbeeld FGSV (1995).

Tabel 5.1. Wegcategorieën en wegtypen voor wegen en straten binnen de bebouwde kom vanuit de invalshoeken stedenbouw, verkeers-planologie, doorstroming en bereikbaarheid. Vereenvoudigde versie van de indeling volgens FGSV (2008)

Bebouwde kom	**Kenmerken en functies van de verkeersinfrastructuur en de openbare ruimte**			
	Geen aanliggende bebouwing	Aanliggende bebouwing	Aanliggende bebouwing	Aanliggende bebouwing
Doorstroming en bereikbaarheid	Verbinding		Ontsluiting	Verblijf
Interlokaal	**A 1**	**B1**	**C 1**	**D 1**
Bovenwijks	**A 2**	**B2**	**C 2**	**D 2**
Wijk/buurt	-	-	**C 3**	**D 3**
Straat	-	-	-	**D 4**

	zeer problematisch
	problematisch

In *Tabel 5.1* zijn enkele combinaties aangemerkt als (zeer) problematisch: interlokale en bovenwijkse verbindingen zijn bij voorbaat moeilijk te combineren met de verblijfsfunctie (D1 en D2), terwijl een interlokale verbinding ook niet gelijktijdig een gebied zou moeten ontsluiten (C1). Er kunnen ook problemen optreden in de categorieën B1, C2 en D3. Verderop is hiervoor een oplossing aangereikt.

Derde invalshoek: verkeersveiligheid
De getoonde indeling in *Tabel 5.1* heeft nog geen ingebouwde verkeersveiligheid. Duurzaam Veilig heeft daarvoor de zogeheten *monofunctionele* wegcategorie geïntroduceerd (CROW, 1997): een wegcategorie heeft één en slechts één verkeersfunctie: stromen of gebieden ontsluiten of toegang bieden tot erven. De gedachte hierachter is dat verkeersonveiligheid mede ontstaat door de menging van verkeersfuncties, door scheiden van deze functies en een daarop afgestemde inrichting en vormgeving, ontstaat een *inherent veilige* toestand. Op vooral theoretische gronden nemen we aan dat een beperkt aantal wegcategorieën tot een betere herkenning ervan leidt, daardoor tot een betere voorspelbaarheid van mogelijke verkeerssituaties en uiteindelijk tot meer veiligheid.

De monofunctionele wegcategorieën zijn een belangrijk element van Duurzaam Veilig. Wat betreft de vormgeving zijn hier veel verschillende uitwerkingen aan gegeven (dwarsprofiel, verkeersvoorzieningen). Van Hal et al. (2002) hebben bijvoorbeeld de categorieën gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg uitgewerkt in 21 verschillende dwarsprofielen. Daarbij hebben ze een combinatie gemaakt van stedenbouwkundige kenmerken (dichtheid bebouwing, bouwdifferentiatie, groen enzovoort) en de gebruiksintensiteit door gemotoriseerd verkeer en voetgangers. Kroeze (2004) pleit voor een grotere diversiteit in dwarsprofielen van gebiedsontsluitingswegen. Breider et al. (2006) pleiten voor een extra wegcategorie, omdat veel bestaande situaties niet monofunctioneel zijn en, volgens die auteurs, ook niet kunnen worden.

Hoe de uiteindelijke vormgeving ook uitpakt, voor Duurzaam Veilig is vooral van belang dat de gekozen vormgeving ernstige conflicten, die onvermijdelijk tot slachtoffers leiden, onmogelijk of – indien onvermijdelijk – beheersbaar maakt.

5.3 Snelheid die nog veilig is voor alle verkeersdeelnemers

In *Door met Duurzaam Veilig* hebben Wegman en Aarts (2005) voor verschillende conflicttypen, bijvoorbeeld rechtdoorgaand motorvoertuig kruist met fietser, afgeleid welke snelheid bij een eventuele botsing nog juist niet tot ernstig letsel zal leiden. Hierbij is gebruikgemaakt van kennis uit ongevallenstudies. Deze maximale snelheid wordt hierna verder genoemd ‘veilige snelheid’.

De verschillende conflicttypen (verschillende combinaties van verkeersdeelnemers die elkaar in verschillende situaties naderen), hebben de volgende veilige snelheden:

- Fietsers en voetgangers zouden niet in situaties (wegvakken en kruispunten) mogen belanden waar ze kunnen conflicteren met motorvoertuigen die sneller dan 30 km/uur rijden. Dit betekent bijvoorbeeld dat toepassing van een fietsstrook alleen bij een veilige snelheid van 30 km/uur is toegestaan. Bij een hogere toegestane (of feitelijke) snelheid is een fysieke scheiding vereist.
- Rondom oversteekplaatsen moet altijd een snelheidsbeperking (30 km/uur) gelden.
- Motorvoertuigen onderling mogen elkaar alleen kruisen bij hooguit 50 km/uur.
- De veilige snelheid van 70 km/uur is gereserveerd voor situaties op wegvakken waarin alleen motorvoertuigen op dezelfde rijbaan in dezelfde richting rijden en waarin de rijrichtingen fysiek zijn gescheiden.

Binnen de bebouwde kom zouden veilige snelheden moeten gelden voor de verschillende conflicttypen zoals voorgesteld in *Tabel 5.2*. Sommige van deze conflicten zijn typerend voor

kruispunten en oversteekplaatsen en andere zijn typerend voor wegvakken. Dit pleit voor *afzonderlijke veilige snelheden* voor wegvakken en kruispunten: op de wegvakken in de regel een hogere veilige snelheid dan op de kruispunten. Compensatie van de langere reistijd op routes met veel kruispunten en oversteekplaatsen, zou bij voorkeur moeten plaatsvinden op (nieuwe) routes met rijbanen voor uitsluitend motorvoertuigen (met een veilige snelheid van 70 km/uur).

Tabel 5.2. Conflicttypen op gebiedsontsluitingswegen en bijbehorende veilige snelheden voor motorvoertuigen

Vervoerswijze* op GOW	Conflicteert met* (op wegvak GOW of op oversteekpunt of op kruispunt)	Veilige snelheid [km/uur]	Randvoorwaarde of kenmerk
G langs	F zelfde richting	30	Gemengd of gescheiden door markering; Parkeren op of naast de rijbaan toestaan is afhankelijk van het resultaat van onderzoek naar de ernst van de afloop van ongevallen in situaties met parkeren
G langs	F dwars	30	
G langs	V dwars	30	
F langs	G dwars	30	
G langs	G tegemoet	30	Op zelfde rijstrook of rijloper (geen ruimte voor middenmarkering)
G langs	G dwars	50	
G langs	F of V zelfde richting	50	Fysiek gescheiden door fietspad (geen fietsstrook)
G langs	G tegemoet	50	Gescheiden door markering
G langs	G tegemoet	70	Fysiek gescheiden
G langs	G zelfde richting	70	Bredere rijbaan dan bij 50 km/uur?

* F = fietser; V = voetganger; G = gemotoriseerd voertuig

Drie conflicttypen, namelijk F langs versus F dwars, F langs versus V langs en F langs versus V dwars, zijn niet in deze tabel opgenomen omdat hier qua snelheid geen specifieke eisen behoeven te gelden.

5.4 Indeling van gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom hebben diverse functies en uitvoeringsvormen. Er is geen formele indeling maar grofweg kunnen we zeven soorten gebiedsontsluitingsweg onderscheiden:

1. weg voor ontsluiting van erftoegangswegen (ETW) binnen een verblijfsgebied;
2. winkelstraat;
3. 'stadsradiaal' (verbinding naar het centrum met diverse bestemmingen langs de weg);
4. deel van een traverse (in een kleine kern aan een doorgaande weg);
5. weg met aanliggende bebouwing en met alle vereiste verkeersvoorzieningen[5]) (dwarsprofiel met 2*1 of 2*2 rijstroken);

5) Scheiding (in langsrichting) van fiets en motorvoertuig, oversteekplaatsen, geen parkeren op de rijbaan, rijrichtingscheiding, obstakelvrije zones, enz.

6. weg zonder aanliggende bebouwing, met alle vereiste verkeersvoorzieningen (dwarsprofiel met 2*1 of 2*2 rijstroken);
7. nog niet aangepaste GOW in het algemeen.

Deze indeling is alleen bedoeld om de verscheidenheid aan soorten GOW te laten zien en pretendeert geen status van 'de indeling van alle GOW in Nederland'.

Gecombineerd met de eerder gegeven veilige snelheden per conflicttype en de wegtypen, betekent dit voor wegvakken van gebiedsontsluitingswegen een indeling zoals in *Tabel 5.3*.

Tabel 5.3. Verschillende typen gebiedsontsluitingsweg (GOW) ingedeeld naar veilige snelheid op wegvakken (Tabel 5.2) en wegtype (Tabel 5.1)

Type gebiedsontsluitingsweg (wegvak)	Wegtype volgens *Tabel 5.1*	Veilige snelheid volgens *Tabel 5.2*
Ontsluiting van ETW binnen verblijfsgebied	D2 en D3	30
Winkelstraat	C2 en C3	30
Stadsradiaal	C2 en C3	30
Nog niet aangepaste GOW in het algemeen	-	30
Deel van traverse	B1	30
Met aanliggende bebouwing en met alle vereiste verkeersvoorzieningen[1)] (2*1 of 2*2)	B2 en C1	50
Zonder aanliggende bebouwing, met alle vereiste verkeersvoorzieningen (2*1 of 2*2)	A1 en A2	70

Gelet op de eerdergenoemde conflicttypen en veilige snelheden (*Tabel 5.2*) zullen in veel gevallen de veilige snelheden op kruispunten en oversteekplaatsen lager liggen dan de veilige snelheden op de wegvakken. Resulterend zien de voorgestelde wegtypen binnen de *bestaande* categorieën GOW en ETW er dan uit volgens de indeling in *Tabel 5.4*.

Essentieel in het bovenstaande is de veilige snelheid. Niet alle weggebruikers zullen uit zichzelf die snelheid kiezen en daarom ligt er een belangrijke rol voor het wegontwerp van wegvakken, oversteekvoorzieningen en kruispunten om een veilige snelheid vanzelfsprekend en aantrekkelijk te maken. Hoe de wegbeheerder en zijn ontwerper dat doen, is een kwestie van vakmanschap en van de handvatten die CROW biedt. Het gaat SWOV om de eisen omtrent de veilige snelheid. Daar komt echter nog een eis bij: de weggebruiker moet kunnen begrijpen wat van hem verwacht wordt en wat hij kan verwachten van anderen. We hebben het dan over het Duurzaam Veilig-principe van de herkenbaarheid. Voor de verschillende wegtypen kan een karakteristieke vormgeving gaan gelden, een verdere uitwerking hiervan is een taak van CROW en lokale wegbeheerders. Hierbij moet de beoogde veilige snelheid de randvoorwaarde zijn bij de afmetingen van de vormgevingselementen.

De traverse (B1 in *Tabel 5.4*) kan problematisch blijven ondanks een veilige snelheid van 30 km/uur. Ervaringen in Oosterbeek (GC, 1998) tonen echter dat een juiste inrichting en vormgeving bij deze veilige snelheid tot goede resultaten leiden. Ook voor C2 en D3 is een lage limiet van 30 km/uur gekozen om de problemen in te dammen.

Tabel 5.4. Indeling van de wegcategorieën GOW en ETW in wegtypen (wegvakken), inclusief de bijbehorende veilige snelheden.

Bebouwde kom		**Geen aanliggende bebouwing**	**Aanliggende bebouwing**	**Aanliggende bebouwing**	**Aanliggende bebouwing**
Wegvakken		Verbinden		Ontsluiten	Verblijven
GOW	Interlokaal	GOW A1: **70**	GOW B1: **30** bij traverse; anders: **50**	GOW C1: **50**	
GOW	Bovenwijks	GOW A2: **70**	GOW B2: **50**	GOW C2: **30**	GOW D2: **30**
GOW	Buurt	-	-	GOW C3: **30**	GOW D3: **30**
ETW	Straat	-	-	-	ETW D4: **30**
ETW	Erf				ETW D5: **stapvoets**

	zeer problematisch
	problematisch

6 Schatting van effect op verkeersveiligheid bij verlaging 50km/uur-limiet

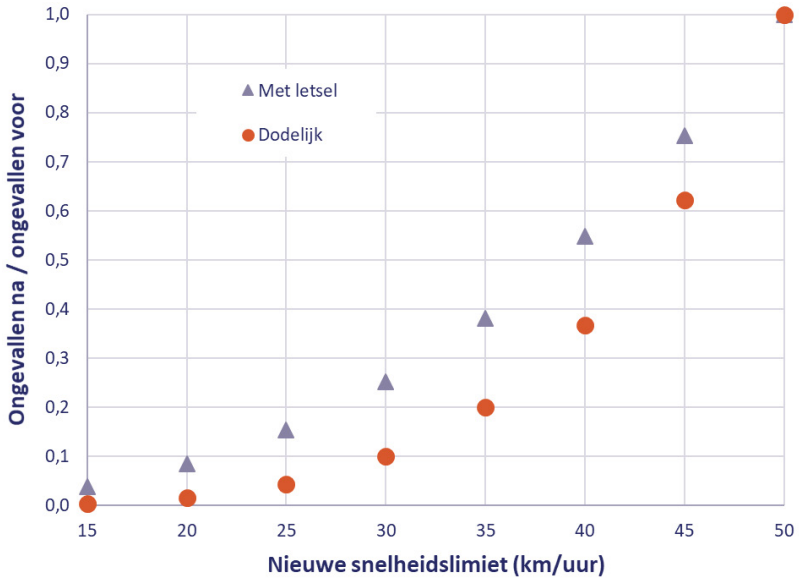
In welke mate veranderen het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers als de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom geheel of gedeeltelijk wordt verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur? We hebben die vraag op twee manieren benaderd: ten eerste door gebruik te maken van rekenmodellen die zijn gebaseerd op evaluaties van snelheidsverlagingen (en soms verhogingen), ten tweede door aannames te doen over de verandering in het aantal kilometers waarmee het areaal met een 50km/uur-limiet wordt ingekrompen.

6.1 Effect op aantal ongevallen

Om het effect van een snelheidsverandering op het aantal ongevallen te kunnen schatten, zijn er verschillende rekenmodellen in omloop. In deze paragraaf gaat het om een schatting van dit effect. Daarvoor is gebruikgemaakt van het rekenmodel dat Elvik (2011) beschrijft. Dit rekenmodel is het resultaat van bestudering van andere rekenmodellen.
Toepassing van het rekenmodel laat zien hoe de procentuele verandering van het aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen is ten gevolge van een daling of stijging van de snelheidslimiet. In deze paragraaf is met dit model nagegaan hoe de veranderingen zijn bij een voorsituatie met een snelheidslimiet van 50 km/uur en een nasituatie met lagere limieten. De berekening gaat ervan uit dat voertuigen de snelheid aanhouden van de voorgeschreven snelheidslimiet.

In *Afbeelding 6.1* is het aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen in de voorsituatie op 1,00 gesteld. Bij een snelheidslimiet van 30 km/uur is het aantal dodelijke ongevallen 0,10 en het aantal letselongevallen 0,25, respectievelijk een daling van 90% en 75%. Dit is zonder meer een substantiële verandering te noemen. Overigens zijn de veranderingen bij een verlaging van de limiet naar 40 km/uur respectievelijk 65% en 45% – ook aanzienlijke dalingen.

Afbeelding 6.1. Relatieve verandering van het aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen na aanpassing van de snelheids-limiet van 50 km/uur naar lagere limieten (volgens Elvik, 2011).

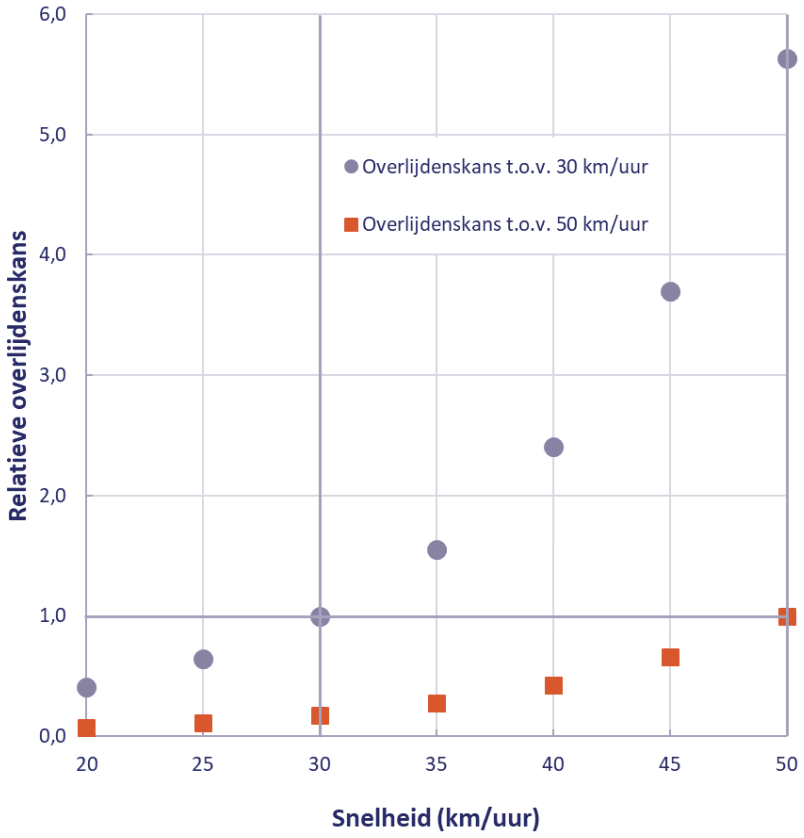


6.2 Effect op letselernst

De kans op dodelijk letsel bij verschillende botsnelheden is onderzocht door Rosén en Sander (2009). Het betreft botsingen tussen een personenauto en een volwassen voetganger. Rosén en Sander bespreken diverse resultaten van studies naar dit soort botsingen. Het rekenmodel dat zij geven voor de kans op dodelijk letsel, is hier gebruikt.

In *Afbeelding 6.2* is dit op twee manieren weergegeven: relatief ten opzichte van de snelheid 50 km/uur en relatief ten opzichte van 30 km/uur. Ten opzichte van 50 km/uur is de kans op letsel bij 30 km/uur ongeveer 80% lager; dit is een tamelijk groot verschil.

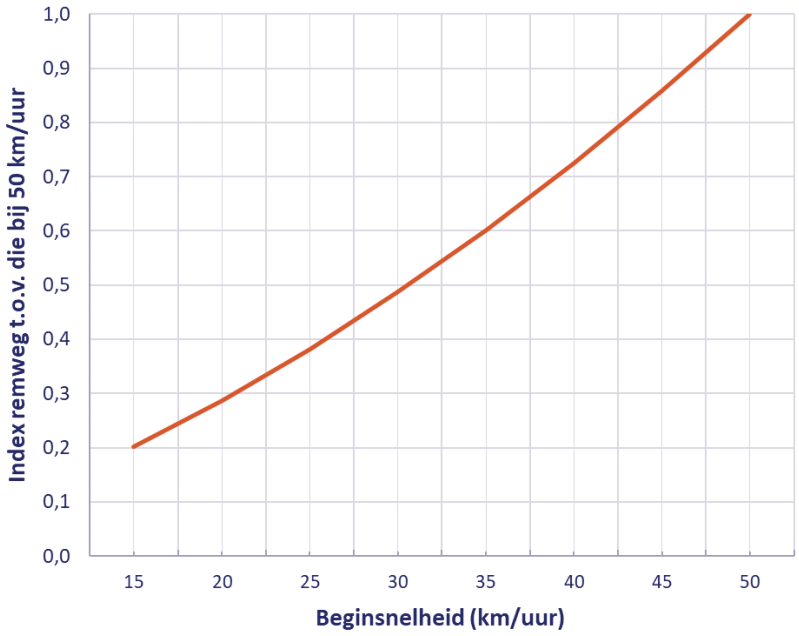
Afbeelding 6.2. Relatieve verandering van de kans op overlijden bij een ongeval na aanpassing van de snelheids-limiet van 50 km/uur of van 30 km/uur naar andere limieten (volgens Rosén & Sander, 2009).



6.3 Effect op de remweg

De remweg is van invloed op het vermijden van een ongeval en op de ernst van de afloop van een ongeval. De remweg bij 50 km/uur is 40 meter, bij 30 km/uur is de remweg 19 meter. De remweg bij de verschillende beginsnelheden verloopt volgens de lijn in *Afbeelding 6.3*. Uitgaande van een remweg bij 50 km/uur (index = 100) is de index bij 40 km/uur 72, bij 30 km/uur 49 en bij 15 km/uur (op een erf) nog slechts 20 (gelijk aan 8 meter).

Afbeelding 6.3. Relatieve verandering van de remweg bij verschillende beginsnelheden: index = 1,0 bij 50 km/uur.



6.4 Effect op het aantal slachtoffers

In deze paragraaf schatten we de veranderingen door de uitbreiding van het areaal met een 30km/uur-limiet door aannames te doen over het aantal slachtoffers per weglengte (dichtheid) en over het aantal slachtoffers per verkeersprestatie (risico). De aantallen slachtoffers zijn afkomstig uit BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland), de overige gegevens hebben een diverse herkomst.

Slachtoffers per straatlengte (dichtheid)

Het aantal slachtoffers op de straten met een 30km/uur-limiet en een 50km/uur-limiet is in *Tabel 6.1* vermeld; ook de weglengte is in deze *Tabel 6.1* gegeven. 'Bibeko' staat voor 'binnen de bebouwde kom'.

Tabel 6.1. Straten binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: weglengte, en gemiddeld aantal doden en ernstig verkeersgewonden per jaar (periode 2015-2017). Bewerking van Weijermars & Van Schagen (2009) en BRON.

Huidige situatie		**Totaal op 30- en 50km/uur-wegen**		
Limiet	**Weglengte**	**Doden**	**Ernstig gewonden**	**Totaal slachtoffers**
Limiet 30 km/uur	51.426	38	1.656	1.694
Limiet 50 km/uur	22.084	137	5.702	5.839
Totaal bibeko	73.510	176	7.358	7.533

Wellicht dat de werking van een snelheidsverlaging het grootst is op weggedeelten. Het aantal slachtoffers op de weggedeelten is gegeven in *Tabel 6.2*. Het aandeel slachtoffers op weggedeelten is 53% van alle slachtoffers binnen de bebouwde kom.

Tabel 6.2. Weggedeelten binnen de bebouwde kom (zonder kruispunten) met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: weglengte, en gemiddeld aantal doden en ernstig verkeersgewonden per jaar (periode 2015-2017). Bewerking van Weijermars & Van Schagen (2009) en BRON.

Huidige situatie		**Op 30- en 50km/uur-wegen zonder kruispunten**		
Limiet	**Weglengte**	**Doden**	**Ernstig gewonden**	**Totaal slachtoffers**
Limiet 30 km/uur	51.426	22	868	890
Limiet 50 km/uur	22.084	72	2.461	2.533
Totaal bibeko	73.510	94	3.329	3.423

De aanname is dat de helft van de straten met limiet 50 wordt omgezet naar limiet 30. Deze helft van de straten is in werkelijkheid divers van aard. Hier is de aanname dat deze helft wat aard betreft niet anders is dan de helft die overblijft als straten met limiet 50. In *Tabel 6.3* is het effect van deze aanname zichtbaar. Het totale aantal slachtoffers daalt van 7.533 naar 4.978, een daling van 34%.

Tabel 6.3. Straten binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: aangepaste weglengte (halvering van het aantal straten met limiet 50), en geschat aantal doden en ernstig verkeersgewonden per jaar.

Helft limiet 50 -> 30 km/uur		**Totaal op 30- en 50km/uur-wegen**		
Limiet	**Weglengte**	**Doden**	**Ernstig gewonden**	**Totaal slachtoffers**
Limiet 30 km/uur	62.468	47	2.012	2.058
Limiet 50 km/uur	11.042	69	2.851	2.920
Totaal bibeko	73.510	115	4.862	4.978

Dezelfde aanname doen we voor de weggedeelten; zie *Tabel 6.4*. De daling bedraagt in dit geval 31% (van 3.423 naar 2.348 slachtoffers). Het aandeel slachtoffers op weggedeelten is na de aanpassing gelijk aan 55% van alle slachtoffers binnen de bebouwde kom.

Tabel 6.4. Weggedeelten binnen de bebouwde kom (zonder kruispunten) met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: aangepaste weglengte (halvering van het aantal straten met limiet 50), en geschat aantal doden en ernstig verkeersgewonden per jaar.

Helft limiet 50 -> 30 km/uur		**Op 30- en 50km/uur-wegen zonder kruispunten**		
Limiet	**Weglengte**	**Doden**	**Ernstig gewonden**	**Totaal slachtoffers**
Limiet 30 km/uur	62.468	27	1.055	1.081
Limiet 50 km/uur	11.042	36	1.231	1.266
Totaal bibeko	73.510	63	2.285	2.348

Slachtoffers per verkeersprestatie (risico)

Over de verkeersprestaties binnen de bebouwde kom zijn nauwelijks recente gegevens bekend. Uit ouder onderzoek zijn wel gegevens hierover beschikbaar. In 2005 is een nationale inventarisatie uitgevoerd in alle regio's (Janssen, 2005). Uit die gegevens is een schatting bepaald van de verkeersprestaties op de verschillende wegtypen, waaronder wegtypen met een 30km/uur-limiet en een 50km/uur-limiet. Deze verkeersprestaties gebruiken hier we om na te gaan welke veranderingen optreden als een deel van de wegtypen met een 50km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30km/uur-limiet. We gebruiken niet de absolute risico's per wegtype maar de verhouding van de risico's. Bijvoorbeeld: als het risico op wegtype I op 1 wordt gesteld en het risico op wegtype II op 0,5, dan kunnen we deze verhouding gebruiken om een verandering uit te rekenen als een deel van de wegen van wegtype I worden omgezet naar wegtype II. In dit geval is de risicoverhouding tussen een 30km/uur-limiet en een 50km/uur-limiet gelijkgesteld aan 1 op

2,27. De risico's voor erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen zijn berekend door de genoemde aantallen slachtoffers in *Tabel 6.1* te delen door het geschatte aantal afgelegde motorvoertuigkilometers op beide wegtypen zoals na inventarisatie vastgesteld door Janssen (2005; pp. 83/84); zie *Tabel 6.5*. 'Bibeko' staat voor 'binnen de bebouwde kom'.

Tabel 6.5. Straten binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: weglengte, voertuigkilometers, doden en ernstig gewonden volgens Janssen (2005; pp. 83/84). Deze cijfers gelden voor het jaar 2005.

Janssen, alle regio's, 2005	Totaal op 30- en 50km/uur-wegen			
Limiet	**Voertuig-kilometers**	**Doden**	**Ernstig gewonden**	**Totaal slachtoffers**
Limiet 30 km/uur	23.753	158	5.246	5.404
Limiet 50 km/uur	36.115	297	7.967	8.264
Totaal bibeko	59.868	455	13.213	13.668

De uitgangssituatie voor de schatting is het aantal ernstig verkeersgewonden per areaal; in *Tabel 6.6* zijn de cijfers vermeld.

Tabel 6.6. Straten binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: onderlinge verhouding slachtofferrisico en gemiddeld aantal ernstig verkeersgewonden per jaar (periode 2015-2017). Bron: Janssen (2005) en BRON.

Huidige situatie		
Limiet	**Risicoverhouding**	**Ernstig gewonden**
Limiet 30 km/uur	1,00	1.656
Limiet 50 km/uur	2,27	5.702
Totaal bibeko		7.358

We halveren weer het aantal straten met een 50km/uur-limiet en passen dit toe op de risicoverhouding. *Tabel 6.7* laat de uitkomst zien. Het aantal slachtoffers binnen de bebouwde kom daalt met 22%.

Tabel 6.7. Straten binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 of 30 km/uur: onderlinge verhouding slachtofferrisico en geschat aantal ernstig verkeersgewonden per jaar na halvering van het aantal straten met limiet 50.

Helft limiet 50 -> 30 km/uur		
Limiet	**Risicoverhouding**	**Ernstig gewonden**
Limiet 30 km/uur	1,00	2.911
Limiet 50 km/uur	2,27	2.851
Totaal bibeko		5.762

De daling is lager dan bij de berekeningen met de dichtheid. Dit hangt samen met de invloed die de verkeersprestatie heeft op de uitkomst: de straten met een 30km/uur-limiet hebben weliswaar een lager risico dan de straten met een 50km/uur-limiet (1: 2,27), maar de verhouding in dichtheid tussen een snelheidslimiet van 30 km/uur en limiet 50 km/uur is extremer, namelijk 1:8. Alleen naar de dichtheid kijken geeft een overschatting van het te verwachten effect van de maatregel.

Concluderend

Bij de aanname dat de helft van de straten met een 50km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30km/uur-limiet, zal naar schatting het aantal slachtoffers binnen de bebouwde kom substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. De straten die een 30km/uur-limiet krijgen, worden verondersteld zo te zijn ingericht dat de gereden snelheden voldoen aan deze limiet.

Overigens kan een extra veiligheidswinst worden gerealiseerd als de resterende straten met een 50km/uur-limiet ook worden ingericht volgens de geldende richtlijnen van CROW (2012a).

7 Schatting van effect op doorstroming bij verlaging 50km/uur-limiet

Een verandering van de snelheidslimiet zal gevolgen hebben voor de doorstroming van het autoverkeer. Om een indruk te krijgen van de omvang van dit effect, zijn berekeningen uitgevoerd met een verkeersmodel. Het betreft het mesoscopisch dynamisch verkeersmodel van de stad Utrecht en omgeving, ontwikkeld in opdracht van de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat Midden-Nederland. Voor dit model geldt:

- Het model is gebaseerd op het statisch verkeersmodel VRU (Vervoersregio Utrecht).
- De huidige situatie komt overeen met het basisjaar 2016.
- De simulaties komen overeen met een (jaar)gemiddelde van de ochtend- en avondspits.
- Het model omvat alle soorten motorvoertuigen (snelverkeer).

7.1 Doorgerekende varianten

Er zijn drie varianten doorgerekend. De huidige situatie is variant 0 genoemd:

- Variant 0
  - Huidig snelheidsregime.
- Variant 1
  - Alle wegen binnen de gemeentegrenzen van Utrecht die in de huidige situatie een limiet hebben van 50 km/uur krijgen een limiet van 30 km/uur.
- Variant 2
  - Conform het *Mobiliteitsplan Utrecht 2025* (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) (Utrecht, 2016): alle wegen en straten in Utrecht krijgen een snelheidslimiet van 30 km/uur, behalve de stedelijke verbindingswegen (die houden een limiet van 50 km/uur, en in enkele gevallen van 70 km/uur).
- Variant 3
  - Afgeleid van variant 2, maar met vergroting van de capaciteit van de kruispunten op de radialen tussen de snelwegring en de binnenring (extra opstelstroken waar noodzakelijk).

Voor de berekening van de voertuigkilometers, voertuiguren en voertuigverliesuren is het studiegebied opgedeeld in vier deelgebieden:

- ring Utrecht;
- stedelijke verbindingswegen;
- onderliggend wegennet (OWN) van 50 km/uur naar 30 km/uur; het onderliggend wegennet dat in de huidige situatie een 50km/uur-limiet heeft, wordt verlaagd naar 30 km/uur;
- overig OWN: rest onderliggend wegennet dat in de huidige situatie al 30 km/uur was.

Het verkeersmodel berekent de verkeersafwikkeling, het aantal afgelegde voertuigkilometers, de totale reistijd in het netwerk en het totale reistijdverlies:

- verkeersafwikkeling: plots van filebeelden op ongeveer het drukste moment in de spits, weergegeven door de dichtheid per wegvak;[6]
- voertuigkilometers: totaal afgelegde afstand;
- voertuiguren: totale reistijd in het netwerk;
- voertuigverliesuren: het totale aantal uren reistijdverlies in vergelijking met ongestoorde verkeersafwikkeling.

Verder zijn vijf routes in het gebied geselecteerd om een indruk te krijgen van de verandering in reistijden van verplaatsingen in het onderzoeksgebied.

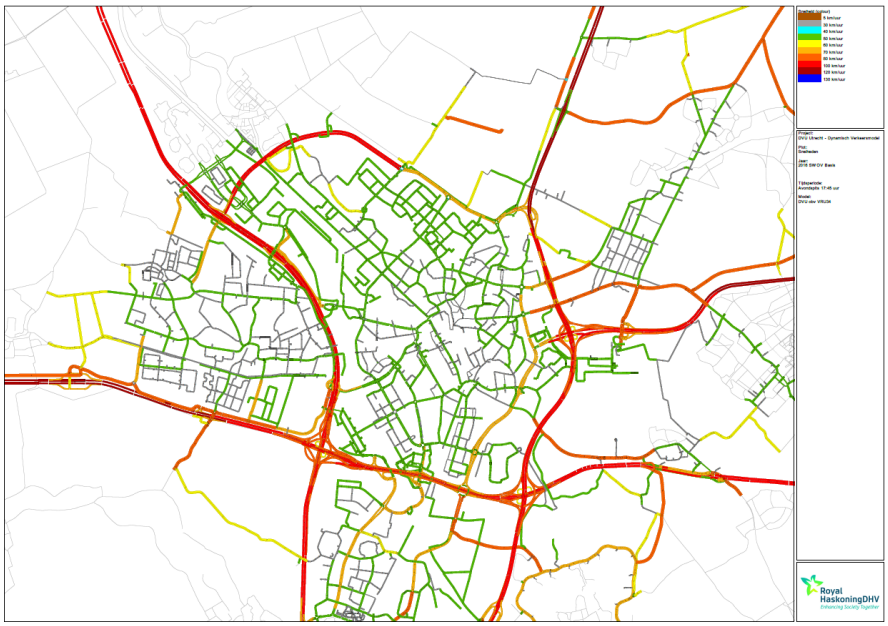
7.2 Resultaten van de simulaties

De resultaten worden weergegeven in

- doorstromingskaarten (dichtheid);
- intensiteitenkaarten (per dagdeel);
- voertuigkilometers per wegtype (eventueel naar gebied);
- reistijden;
- voertuigverliesuren.

In *Afbeelding 7.1* zijn de wegtypen in de huidige situatie getoond. De wegtypen in de varianten zijn weergegeven in *Bijlage A* (*Afbeelding A1* tot en met *Afbeelding A3*).

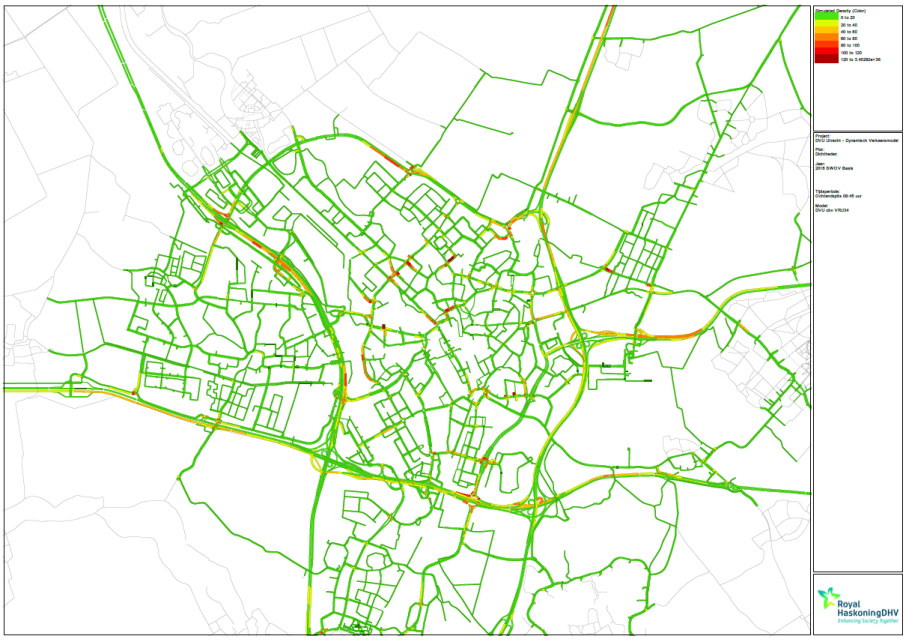
Afbeelding 7.1. Wegtypen in de huidige situatie.



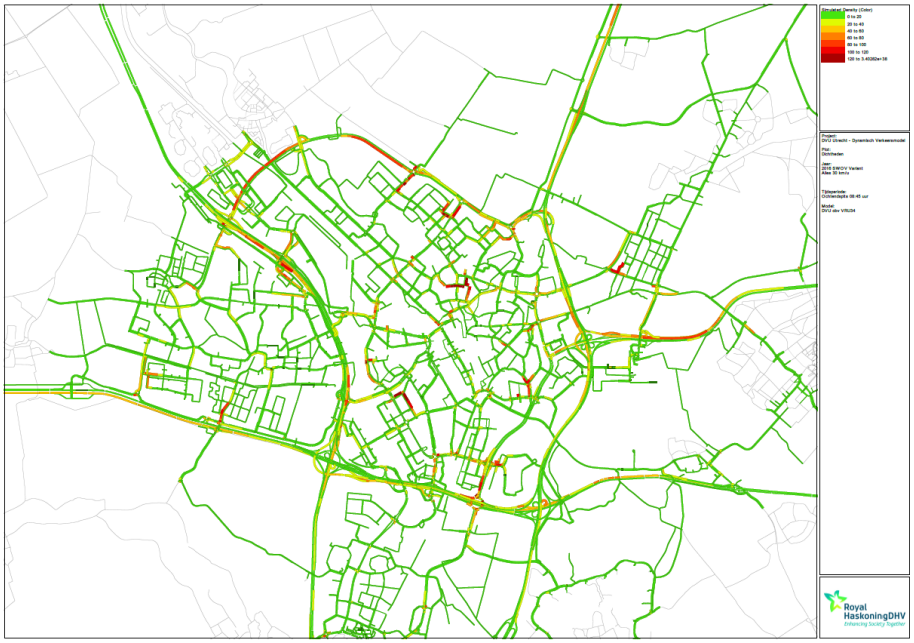
De dichtheden in de ochtendspits zijn afgebeeld in *Afbeelding 7.2* tot en met *Afbeelding 7.5*, respectievelijk voor de huidige situatie, variant 1, variant 2 en variant 3. De dichtheden in de avondspits zijn in *Bijlage B* opgenomen (*Afbeelding B1* tot en met *Afbeelding B4*).

6. Dichtheid is aantal voertuigen per kilometer weglengte op een zeker moment, in dit geval het (ongeveer) drukste moment in de betreffende spits)

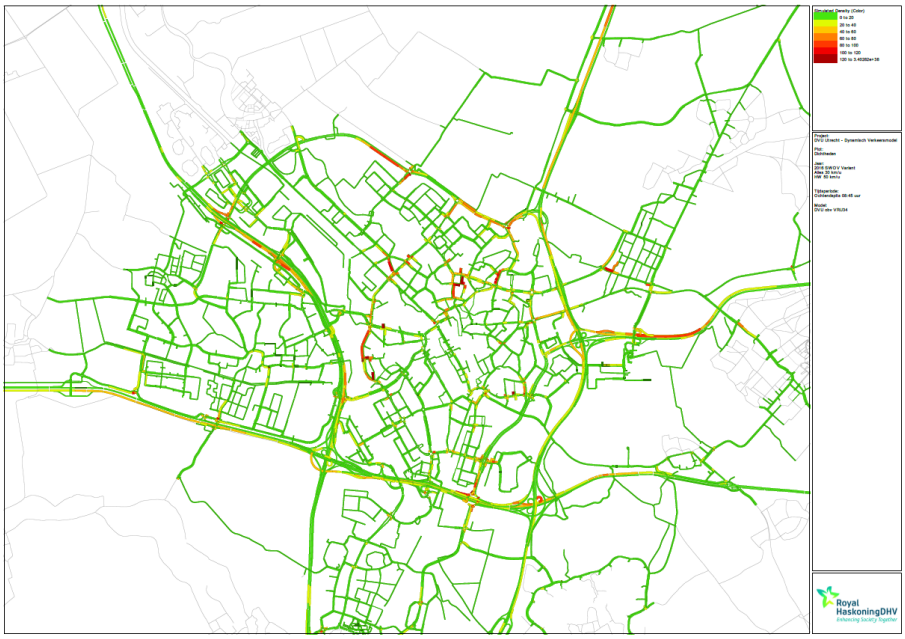
Afbeelding 7.2. Dichtheden huidige situatie, ochtendspits.



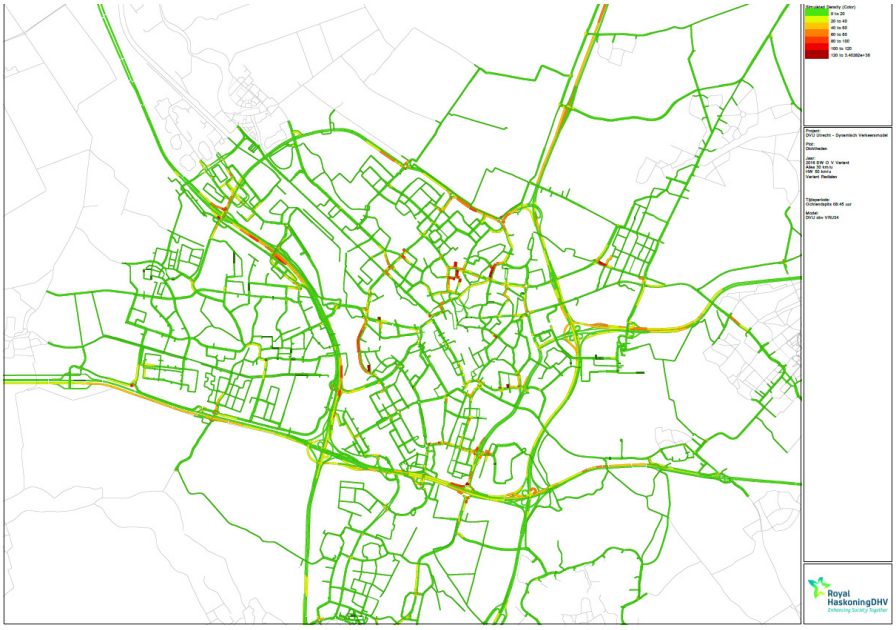
Afbeelding 7.3. Dichtheden variant 1, ochtendspits.



Afbeelding 7.4. Dichtheden variant 2, ochtendspits.



Afbeelding 7.5. Dichtheden variant 3, ochtendspits.



De afgelegde voertuigkilometers in de huidige situatie en in de varianten zijn vermeld in *Tabel 7.1*. In *Tabel 7.2* zijn de reistijden vermeld. In beide tabellen zijn de gegevens van ochtend- en avondspits apart gegeven. De voertuigverliesuren van de ochtendspits zijn weergegeven in *Tabel 7.3* en de voertuigverliesuren van de avondspits in *Tabel 7.4*.

Tabel 7.1. Voertuigkilometers in alle varianten.

	0	1	2	3
Ring Utrecht	1.198.000 (100%)	1.193.000 (100%)	1.201.000 (100%)	1.209.000 (101%)
Sted. verb. wegen	219.000 (100%)	196.000 (89%)	229.000 (105%)	230.000 (106%)
OWN 50>30	100.000 (100%)	87.000 (87%)	75.000 (75%)	74.000 (75%)
OWN basis 30	33.000 (100%)	41.000 (125%)	33.000 (100%)	33.000 (100%)

Ochtendspits

	0	1	2	3
Ring Utrecht	1.229.000 (100%)	1.223.000 (100%)	1.209.000 (98%)	1.234.000 (100%)
Sted. verb. wegen	255.000 (100%)	229.000 (90%)	263.000 (103%)	271.000 (107%)
OWN 50>30	128.000 (100%)	118.000 (92%)	99.000 (77%)	98.000 (76%)
OWN basis 30	42.000 (100%)	53.000 (126%)	43.000 (102%)	43.000 (102%)

Avondspits

Tabel 7.2. Totale reistijd in voertuiguren in alle varianten.

	0	1	2	3
Ring Utrecht	20.400 (100%)	22.200 (109%)	20.900 (103%)	20600 (101%)
Sted. verb. wegen	7.200 (100%)	8.600 (119%)	8.100 (112%)	8.000 (111%)
OWN 50>30	3.000 (100%)	3.900 (130%)	3.100 (104%)	3.100 (102%)
OWN basis 30	1.400 (100%)	1.900 (138%)	1.500 (108%)	1.500 (105%)

Ochtendspits

	0	1	2	3
Ring Utrecht	21.800 (100%)	25.000 (115%)	23.000 (105%)	23.200 (106%)
Sted. verb. wegen	9.900 (100%)	12.900 (131%)	12.700 (129%)	11.400 (116%)
OWN 50>30	4.600 (100%)	6.100 (131%)	5.000 (107%)	4.600 (100%)
OWN basis 30	2.100 (100%)	2.900 (139%)	2.300 (113%)	2.100 (101%)

Avondspits

Tabel 7.3. Voertuigverliesuren in de ochtendspits.

	0	1	2	3
Ring Utrecht	8.100 (100%)	9.900 (123%)	8.600 (106%)	8.200 (102%)
Sted. verb. wegen	3.300 (100%)	5.100 (156%)	4.000 (120%)	3.800 (116%)
OWN 50>30	1.000 (100%)	2.200 (208%)	1.600 (155%)	900 (81%)
OWN basis 30	300 (100%)	600 (185%)	400 (134%)	400 (125%)

Verliestijd t.o.v. huidig snelheidsregime

	0	1	2	3
Ring Utrecht	8.100 (100%)	9.900 (123%)	8.600 (106%)	8.200 (102%)
Sted. verb. wegen	3.300 (100%)	3.900 (117%)	3.900 (118%)	3.800 (116%)
OWN 50>30	1.000 (100%)	1.300 (125%)	900 (85%)	900 (81%)
OWN basis 30	300 (100%)	600 (185%)	400 (134%)	400 (125%)

Verliestijd t.o.v. aangepast snelheidsregime

Tabel 7.4. Voertuigverliesuren avondspits.

	0	1	2	3
Ring Utrecht	9.200 (100%)	12.500 (136%)	10.600 (115%)	10.500 (114%)
Sted. verb. wegen	5.300 (100%)	8.900 (169%)	7.900 (151%)	6.500 (124%)
OWN 50>30	2.100 (100%)	3.800 (181%)	3.000 (144%)	2.700 (130%)
OWN basis 30	700 (100%)	1.100 (167%)	900 (137%)	700 (99%)

Verliestijd t.o.v. huidig snelheidsregime

	0	1	2	3
Ring Utrecht	9.200 (100%)	12.500 (136%)	10.600 (115%)	10.500 (114%)
Sted. verb. wegen	5.300 (100%)	7.300 (138%)	7.800 (149%)	6.400 (122%)
OWN 50>30	2.100 (100%)	2.500 (121%)	2.000 (95%)	1.700 (81%)
OWN basis 30	700 (100%)	1.100 (167%)	900 (137%)	700 (99%)

Verliestijd t.o.v. aangepast snelheidsregime

Bevindingen omtrent de simulaties

De bevindingen omtrent de simulaties worden hieronder per variant besproken.

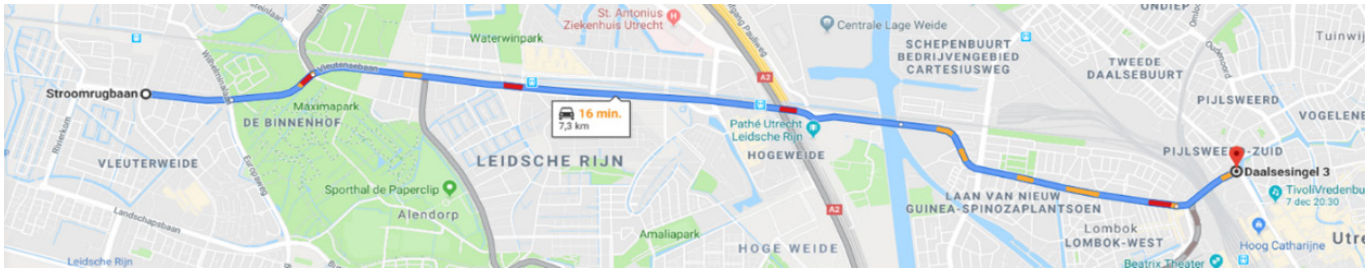
Variant 1: het hele onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
Er ontstaan kortere routes, daardoor is er een afname van het aantal voertuigkilometers. De kortere routes lopen ook door verblijfsgebieden omdat er geen weerstand meer bestaat door de lagere limiet op de omliggende wegen. De reistijd neemt toe, enerzijds doordat er langzamer gereden moet worden, anderzijds door meer vertraging bij de kruispunten.

Variant 2: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
Op het onderliggend wegennet concentreert het verkeer zich wat meer op de stedelijke verbindingswegen. Hierdoor neemt het aantal voertuigkilometers op deze wegen toe en is er een afname op de straten met limiet 30. De reistijd neemt vooral toe op de stedelijke verbindingswegen, enerzijds door meer verkeer, anderzijds door meer vertraging bij kruispunten.

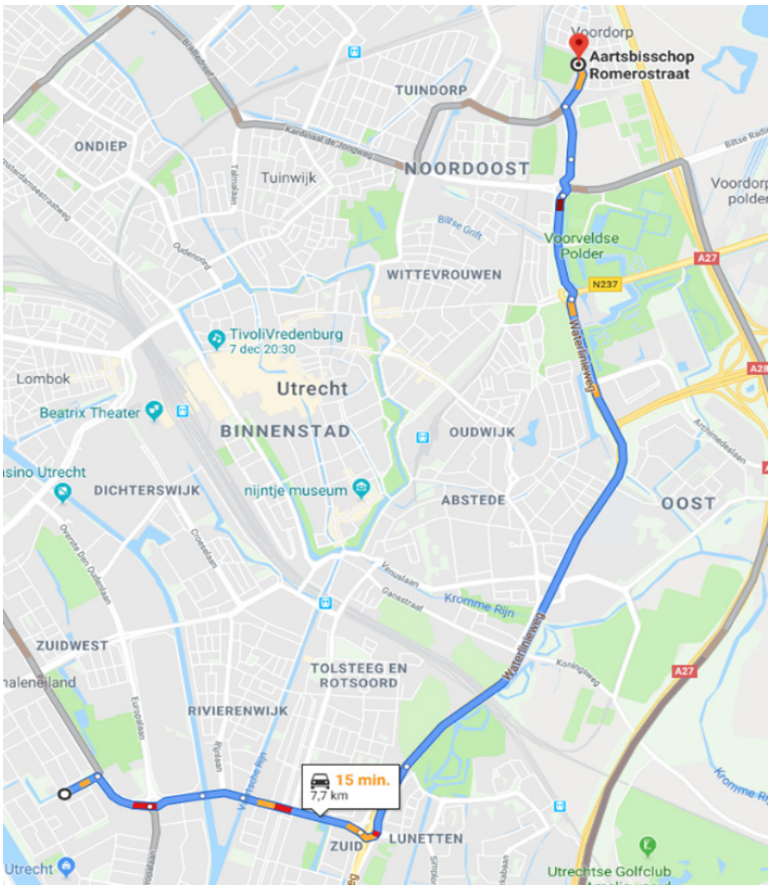
Variant 3: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, kruispunten op de radialen tussen binnenring en snelwegring krijgen meer capaciteit, de rest van het onderliggend wegennet krijgt 30km/uur-limiet.
Waar nodig is de capaciteit van de kruispunten op de radialen vergroot. Hierdoor ontstaat een betere verkeersafwikkeling tussen de binnenring en de snelweg en omgekeerd. Het reistijdverlies zoals dat optreedt in variant 2, wordt hierdoor gedeeltelijk gecompenseerd.

7.3 Enkele routes nader bekeken

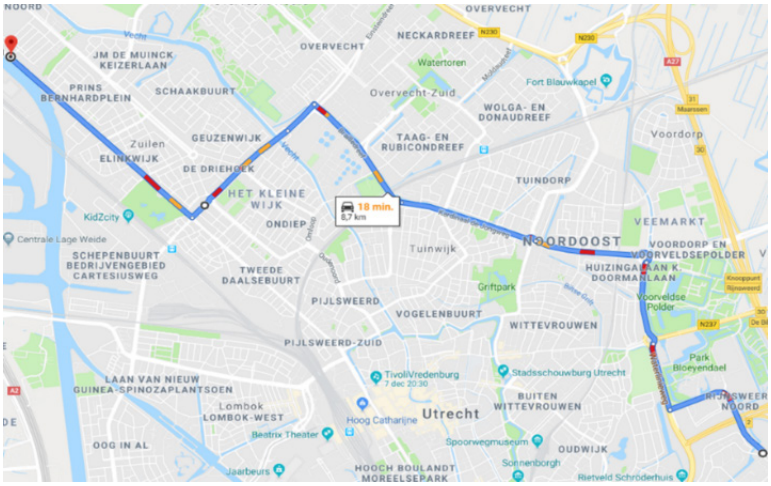
Er zijn enkele routes geselecteerd om na te gaan wat de orde van grootte is van de veranderingen; zie het routeverloop en de herkomsten en bestemmingen in *Afbeelding 7.6* tot en met *Afbeelding 7.10*.



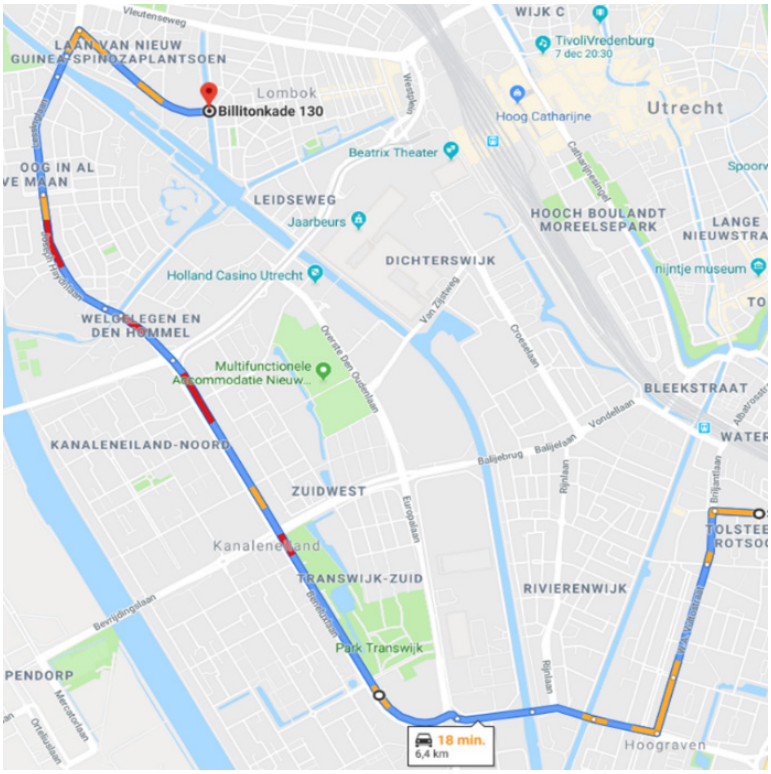
Afbeelding 7.6. Route 1 afgebeeld in het wegennet.



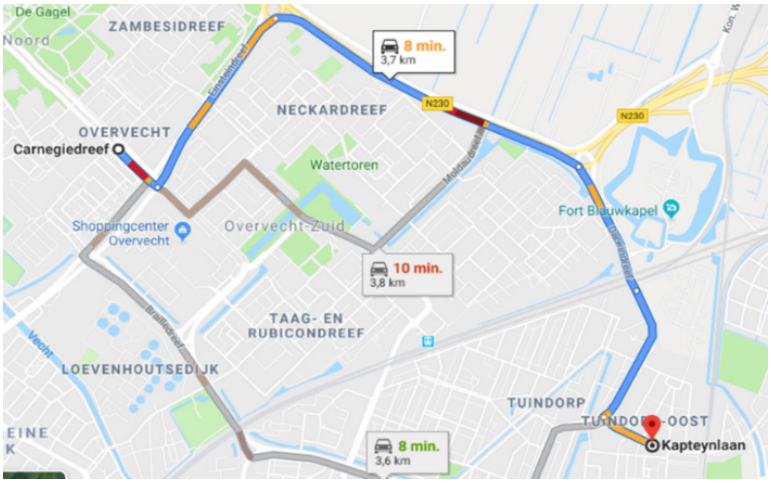
Afbeelding 7.7. Route 2 afgebeeld in het wegennet.



Afbeelding 7.8. Route 3 afgebeeld in het wegennet.



Afbeelding 7.9. Route 4 afgebeeld in het wegennet.



Afbeelding 7.10. Route 5 afgebeeld in het wegennet.

De lengte van de routes ligt tussen ongeveer 4 en 9 kilometer. In de huidige situatie varieert de reistijd op de routes tussen 8 en 11 minuten op de kortste route en tussen 22 en 30 minuten op de langste route. In de varianten loopt de reistijd op tot maximaal 17 minuten op de kortste route en tot 57 minuten op de langste route.

In *Tabel 7.5* zijn de reistijden van alle routes gegeven. De geïndexeerde reistijden van de vijf routes zijn weergegeven in *Afbeelding 7.11* tot en met *Afbeelding 7.15*. De gemiddelde snelheid op elke route is te zien in *Bijlage C* (*Afbeelding C.1* tot en met *Afbeelding C.5*).

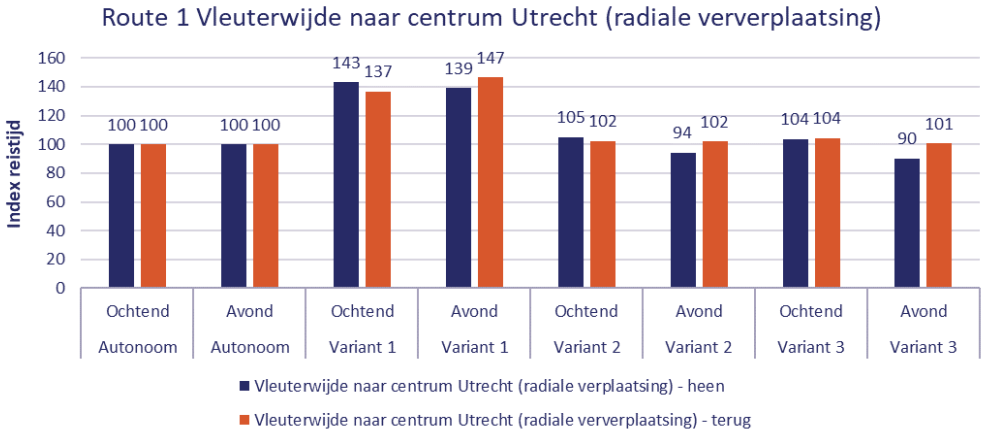
Bevindingen omtrent de routes

Op de routes 3 en 4 loopt in sommige varianten de reistijd flink op. Sowieso zijn er nauwelijks reistijden die lager zijn dan in de huidige situatie. Uit de berekende gemiddelde snelheden (*Bijlage C*) blijkt dat de gemiddelde snelheden soms rond de 10 km/uur liggen.

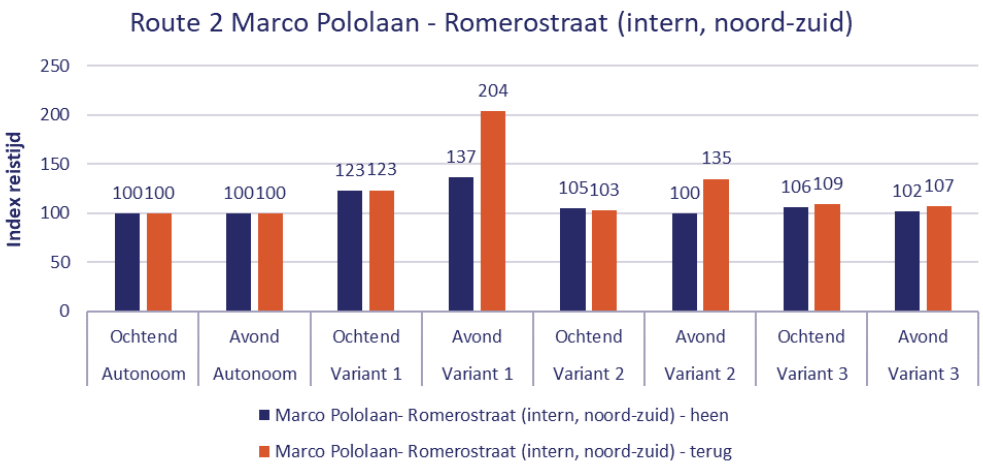
Tabel 7.5. Reistijden op vijf routes, uitgedrukt in minuten per verplaatsing.

Route	Omschrijving	Reistijd (minuten)							
		Huidige situatie		Variant 1		Variant 2		Variant 3	
		Ochtend	Avond	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond
1	Vleuterwijde naar centrum Utrecht (radiale verplaatsing) - heen	17	24	24	33	17	23	17	22
1	Vleuterwijde naar centrum Utrecht (radiale ververplaatsing) - terug	18	18	25	26	18	18	19	18
2	Marco Pololaan- Romerostraat (intern, noord-zuid) - heen	13	18	16	25	14	18	14	18
2	Marco Pololaan- Romerostraat (intern, noord-zuid) - terug	14	18	18	36	15	24	16	19
3	Vergiliuslaan- van Heesstraat (intern, oost-west) - heen	23	30	29	44	28	57	28	45
3	Vergiliuslaan- van Heesstraat (intern, oost-west) - terug	22	28	28	32	24	31	24	26
4	Ouderijnbrug - Kornalijnlaan (tangent-verplaatsing binnen de verdeelring) - heen	18	24	22	30	21	29	22	20
4	Ouderijnbrug - Kornalijnlaan (tangent-verplaatsing binnen de verdeelring) - terug	16	26	21	38	17	49	17	32
5	Carnegydreef- Kapteynlaan (tangent-verplaatsing buiten de verdeelring) - heen	8	8	17	12	12	9	13	10
5	Carnegydreef- Kapteynlaan (tangent-verplaatsing buiten de verdeelring) - terug	11	9	13	12	11	9	12	9

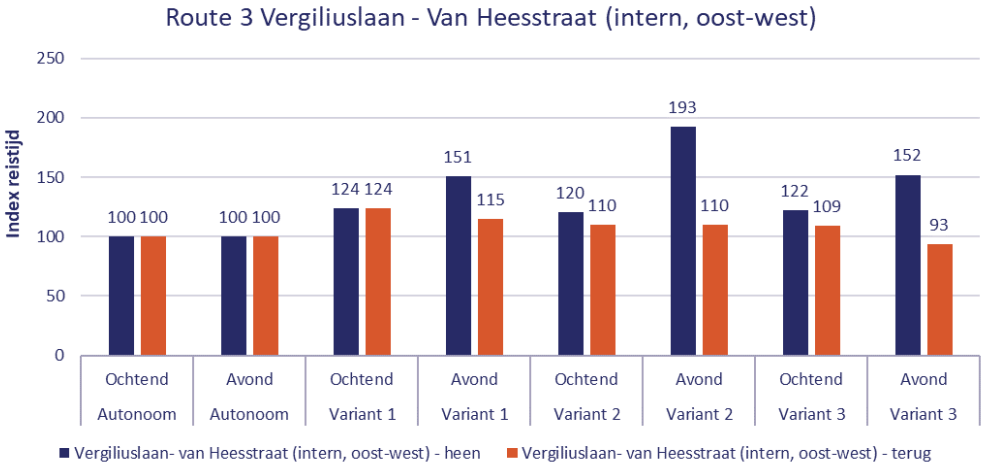
Afbeelding 7.11. Geïndexeerde reistijden op route 1 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



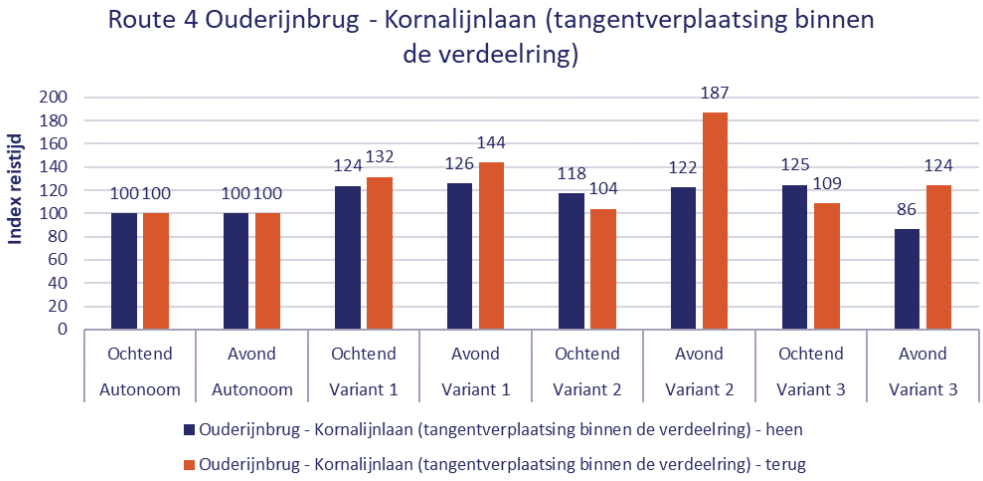
Afbeelding 7.12. Geïndexeerde reistijden op route 2 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



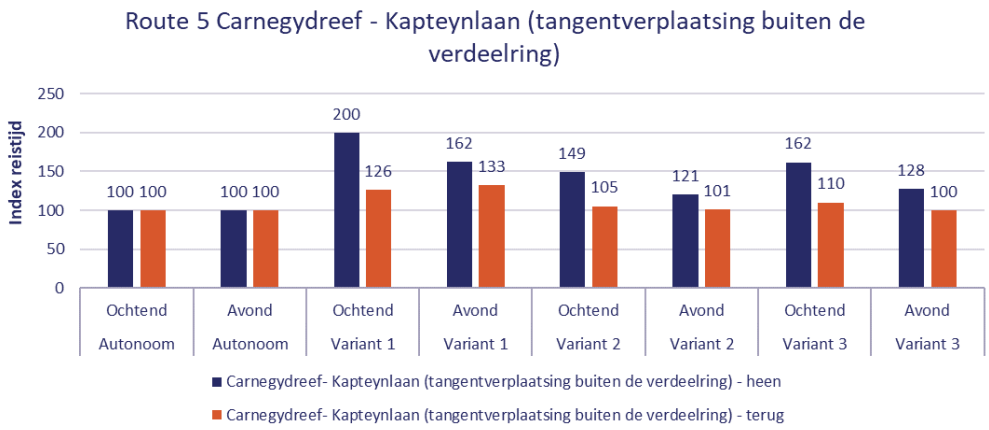
Afbeelding 7.13. Geïndexeerde reistijden op route 3 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



Afbeelding 7.14. Geïndexeerde reistijden op route 4 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



Afbeelding 7.15. Geïndexeerde reistijden op route 5 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



8 Regelgeving rond snelheidslimieten binnen de bebouwde kom

In de huidige situatie geldt voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 – RVV 1990).). Andere snelheidslimieten worden geregeld met een plaatsingsbesluit dat moet voldoen aan de eisen van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW); in *Bijlage D* zijn de relevante artikelen daaruit op een rijtje gezet.

Een snelheidslimiet van 30km/uur kan worden vastgesteld voor zowel zones als voor afzonderlijke wegvakken. Volgens het BABW moet de weg aan specifieke eisen voldoen als zoneborden of limietborden (anders dan 50 km/uur) worden geplaatst. Het belangrijkste aanknopingspunt in het BABW is: 'De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving'.

In de periode van het Startprogramma Duurzaam Veilig is een 'sobere inrichting' geïntroduceerd, waardoor niet overal aan deze bepaling uit het BABW wordt voldaan. Desondanks zijn de eisen in het BABW duidelijk genoeg om niet zomaar in elke straat of gebied de 30km/uur-limiet in te stellen.

Aan straten waar de algemene snelheidslimiet geldt, worden geen specifieke eisen gesteld in het BABW. Wel vallen deze straten onder de afspraken in de *Basiskenmerken wegontwerp* (en kruispunten en rotondes) van CROW (2012a en 2015). Deze CROW- afspraken zijn minder bindend dan de regelgeving in het BABW.

Keren we de regelingen om door de algemene snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur, dan ontstaat een onverwachte situatie. Er gelden dan volgens de huidige systematiek van het BABW geen eisen meer voor straten met een 30km/uur-limiet. Aan straten waar 50 km/uur moet gelden, kunnen dan wel eisen worden gesteld (want afwijkingen van de algemene limiet moeten, zoals, nu, aan specifieke eisen voldoen). Veel borden met 'Zone 30' kunnen verdwijnen als een deel van de omliggende verkeersaders een 30km/uur-limiet krijgt. Althans, zo zou het gaan als de huidige systematiek van algemene snelheidslimiet en daarvan afwijkende limieten blijft bestaan. Een alternatieve systematiek kan zijn dat zowel eisen worden gesteld aan de plaatsing van limietborden (zoals nu) als aan de straten waarin de algemene snelheidslimiet geldt. In dat geval heeft het begrip 'algemene snelheidslimiet' weinig betekenis meer, omdat alle straten binnen de bebouwde kom dan aan specifieke eisen moeten voldoen, ongeacht de gekozen snelheidslimiet

Concluderend: de introductie van deze nieuwe systematiek vereist veel voorbereiding. Alvorens de algemene limiet te verlagen, zullen alle straten waarin die lagere limiet gaat gelden immers moeten passen bij de nieuwe eisen. Voor de straten die al een 30km/uur-limiet hadden, verandert er niet veel. ,Maar in de straten die voor het eerst onder dit regime komen – dus waar de limiet wordt verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur –gaat er ongetwijfeld wel veel veranderen.

9 Standpunten en meningen over een lagere limiet binnen de bebouwde kom

Bij een mogelijke verlaging van de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom zijn meerdere partijen betrokken (weggebruikers, goederenvervoerders, ov-diensten, hulpdiensten, wegbeheerders, bewoners et cetera). De vraag is hoe zij denken over deze maatregel. Om daar inzicht in te krijgen, hebben we een serie van tien interviews gehouden met wegbeheerders, organisaties en bedrijven die een groot deel van deze partijen representeren:

1. ANWB
2. CROW
3. Fietsersbond
4. Gemeente Utrecht
5. Gemeente Groningen
6. Qbuzz
7. RAI Vereniging
8. Transport en Logistiek Nederland (TLN)
9. Veiligheidsregio Utrecht (brandweer gemeente Utrecht)
10. Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Het ging om open interviews aan de hand van een introductie van het onderwerp met een ruwe schets van alternatieve vormen van de maatregel (zie *Bijlage E*). Elk interview startte met dezelfde basisvraag: hoe staat u in beginsel tegenover een verlaging van de algemene snelheidslimiet naar 30 km/uur? In dit hoofdstuk bespreken we de uitkomsten van de interviews en gaan we iets dieper in op een aantal specifieke aspecten, zoals hulpdiensten, goederenvervoer, ov-diensten en het proces (de netwerkhiërarchie).

9.1 Inzichten uit de interviews

9.1.1 Draagvlak

In algemene zin is er onder de meeste geïnterviewde partijen draagvlak te vinden voor een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, met de mogelijkheid van uitzonderingen. Steun en begrip voor de maatregel zijn echter afhankelijk van de uitvoeringsvorm, verwachte effecten, uitvoering van het proces en de aanloop naar de maatregel. Hierover komen de meningen deels overeen of vullen elkaar aan, al zijn er ook duidelijke verschillen. Bezwaren en kanttekeningen vallen deels samen met voorwaarden die partijen stellen. Voordelen van de maatregel worden in eerste instantie gezocht in verbetering van de verkeersveiligheid, maar hebben bijvoorbeeld ook betrekking op het anders omgaan met de beschikbare ruimte in de stad. In *Bijlage F* zijn alle voordelen, voorwaarden, bezwaren, kanttekeningen puntsgewijs opgesomd. Er is overigens géén draagvlak voor een algemene 30km/uur-limiet op álle wegen binnen de bebouwde kom.

9.1.2 Doelstellingen ten aanzien van gereden snelheden

In de interviews is de vraag voorgelegd welke resultaten beoogd zouden moeten worden met de maatregel. Hierover verschillen de meningen. Een deel van de geïnterviewden geeft aan dat de maatregel gericht moet zijn op het daadwerkelijk bewerkstelligen van gereden snelheden van 30 km/uur. Dat kan bijvoorbeeld zijn dat ten minste 85% van de bestuurders niet harder dan 30 km/uur rijdt. Als dit doel niet wordt bereikt, betekent het dat de maatregel niet geloofwaardig is. Een mogelijk risico dat daarbij wordt genoemd, is dat als hogere snelheden op nieuwe 30km/uur-wegen worden geaccepteerd, de norm van de snelheidslimiet op bestaande 30km/uur-wegen vervaagt. Dit zou in het ongunstigste geval kunnen leiden tot een tegengesteld netto-effect op de verkeersveiligheid. Een ander deel van de geïnterviewden geeft aan dat een snelheidsreductie juist kan worden gezien als verkeersveiligheidswinst.

9.1.3 Andere limieten

Bij twijfel over de haalbaarheid van 30 km/uur als reële algemene snelheidslimiet, kun je ook nadenken over andere limieten. Een alternatief zou kunnen zijn om 40 km/uur als algemene limiet in te stellen, omdat die snelheid wellicht beter zal worden nageleefd dan 30 km/uur. Ook zouden bestuurders kunnen worden ‘gecompenseerd’ voor een lagere algemene limiet door op ’gebiedsontsluitingswegen, mits dit veilig is, de snelheid te verhogen naar 70 km/uur. Daarbij speelt dan het dwarsprofiel een belangrijke rol, evenals de kruispuntafstand. Bij een korte kruispuntafstand zijn hoge limieten niet realistisch.

Er is ook kritiek op andere limieten als tussenoplossing. Zo is 40 km/uur een lastige limiet. Zo is een 40km/uur-limiet tamelijk hoog voor elektrische fietsen, snorfietsen en speed-pedelecs. Voor bromfietsen is 40 km/uur een limiet die op net onder de toegestane limiet (45 km/uur) ligt.

9.1.4 Verkeer in de stad

De ANWB is geen voorstander van een algehele maximumsnelheid van 30 km/uur in de stad. De huidige maximumsnelheid van 50 km/uur heeft een bepaalde functie, zoals o.a. het afwikkelen van verkeer. Wel is denkbaar dat er op die maximumsnelheid uitzonderingen worden gemaakt, afhankelijk van de hoofdfunctie van een bepaald gebied. Denk aan bijvoorbeeld schoolomgeving waar 30 km/uur mogelijk beter is voor verkeersveiligheid, of zones van 10 km/uur (waar de maatgevende voertuigfamilie voetgangers is) of 20 km/uur (waar fiets-achtigen toonaangevend zijn). Een en ander is nader uitgewerkt in het onderzoeksrapport *Verkeer in de stad*, zie www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad.

9.1.5 Bedrijventerreinen

De geïnterviewde hebben geen helder beeld van wat er nodig is op bedrijventerreinen. De vraag is of daar überhaupt sprake is van een snelheidsprobleem. Duidelijk is dat er in deze gebieden een onderscheid is tussen de hoofdassen, die zijn vormgegeven als gebiedsontsluitingswegen, en de overige wegen die een sterke uitwisselingsfunctie hebben. Verder zijn er op bedrijventerreinen maar weinig wetsbare verkeersdeelnemers; zwaar verkeer is hier dominant en het ontwerp is op deze doelgroep afgestemd. Dat betekent ook dat snelheidsremmers ontbreken en profielen ruim zijn vormgegeven vanwege de grote draaicirkels van deze voertuigen.

Gelet op de uitwisselingsfunctie zijn lagere snelheden op lagere-orde-wegen in dit gebied mogelijk wel wenselijk. Maar afdwingen van lagere snelheden door middel van snelheidsremmers en maatvoering van deze wegen is niet gewenst. Een aantal partijen geeft daarom aan dat het hier wel mogelijk kan zijn om een lagere limiet in te stellen zonder aanpassing van de infrastructuur; ook omdat de gebieden veelal een herkenbaar karakter hebben en er daardoor weinig risico is dat een 30km/uur-limiet niet goed herkend zou worden als de gewenste snelheid.

9.1.6 Intelligente snelheidsassistentie

Intelligente snelheidsassistentie (ISA) is een voertuigsysteem dat de bestuurder ertoe aanzet dan wel dwingt zich aan de snelheidslimiet te houden. ISA is in de interviews genoemd als een oplossing voor de lange termijn. Niet alle partijen waren al op de hoogte van aanstaande Europese regelgeving op dit gebied: vanaf 2022 moeten alle nieuwe personenauto's voorzien zijn van een ISA-voorziening. Een belangrijk voordeel is dat ISA een verlaging van gereden snelheden mogelijk maakt zonder inzet op snelheidsremmers als drempels. Toch is ISA geen absoluut wondermiddel. Er kunnen bijvoorbeeld systemen worden ontwikkeld om ISA te negeren of te omzeilen. Daarnaast is de regelgeving op dit moment nog geen feit en duurt het nog wel even voordat het wagenpark dermate is vernieuwd dat een groot aandeel van de motorvoertuigen met ISA is uitgerust.

9.2 Verdieping op een aantal onderwerpen binnen de interviews

9.2.1 Hulp-/veiligheidsdiensten: brandweer

Een aandachtspunt bij de maatregel zijn de mogelijke effecten op het functioneren van de hulpdiensten. Van de hulpdiensten kan de brandweer daarbij beschouwd worden als de maatgevende dienst. Voor de brandweer gelden namelijk de kortste opkomsttijden na een melding, is het voertuig maatgevend qua omvang en gewicht en opereert deze vanuit vaste plekken (kazernes), waardoor de maatregel voor deze dienst de meeste uitdagingen opwerpt.

Opkomsttijden en normen voor het behalen van de opkomsttijden zijn wettelijk vastgelegd in hert Besluit Veiligheidsregio's. Voor opkomsttijden is een indeling gemaakt naar risicoklassen per object-/incidenttype: de norm voor de opkomsttijd varieert tussen de 5 en 10 minuten. Er zijn uitzonderingen mogelijk[7]. Per kazerne zijn vereiste opkomsttijden geschat voor het gebied waarin de kazerne opereert. Het gebied waarin de kazerne opereert is daarbij opgedeeld in vakken met objecten, waarbij per object is bepaald welke normtijd bij een incident in geval van brand gehanteerd wordt.

Ritten van de brandweer gaan voor een zo groot mogelijk deel over een netwerk met hoofdroutes en een zo klein mogelijk deel over een secundair netwerk. De hoofdroutes van de brandweer vallen voor het grootste deel samen met de 50km/uur-wegen. De hoofdroutes zijn zowel grotere corridors zonder directe bebouwde omgeving als enkelbaanswegen met bestemmingen aan beide zijden van de weg (met en zonder vrijliggende fietspaden). Drie belangrijke aspecten van de hoofdroutes zijn snelheid op de route, passagemogelijkheden van andere voertuigen op de route en robuustheid. Andere aandachtspunten zijn:

- De brandweer rijdt niet sneller dan 20 km/uur boven de limiet. Bij een limiet van 30 km/uur is de maximale rijsnelheid dus 50 km/uur.
- Bluswagens kunnen geen gebruik maken van apart gelegen bermen, fietspaden en voetpaden. Herinrichtingen van wegprofielen naar een indeling met gescheiden rijrichtingen zorgen ervoor dat brandweervoertuigen moeite hebben met het passeren van voorliggers.
- Snelheidsremmers zorgen voor een grote vertraging omdat bluswagens deze met lage snelheid moeten passeren en vervolgens een tamelijk lange acceleratietijd hebben.
- Een 'knip' in de weg verspert in veel gevallen ook de toegang voor de brandweer.
- Vertragingen in de doorstroming van het verkeer op het hoofdroutenet zorgen ook voor vertragingen van de blusauto's.

7. Artikel 3.2.1, lid 3 zegt: Het bestuur van de veiligheidsregio stelt geen opkomsttijd vast die hoger is dan achttien minuten.

Grootschalige veranderingen aan netwerken binnen de bebouwde kom zullen mogelijk een grote impact hebben op de mate waarin de brandweer aan de normtijden kan voldoen. Dit zal wel per gebied verschillen. Waarschijnlijk is de impact groter op gebieden met een hogere mate van stedelijkheid, waar de hoofdroute voor een groter deel over 50km/uur-wegen lopen.

Veel verschillende oplossingen zijn er niet voor deze problemen. Een mogelijk alternatief is een andere manier van spreiding van brandweerkazernes en wellicht een toename van het aantal kazernes. Een andere optie is om anders om te gaan met eisen ten aanzien van het aantal mensen per brandweervoertuig en dat aanwezig moet zijn op incidenten (4 in plaats van 6). Dit zijn echter ingewikkelde oplossingen die gepaard gaan met een aanpassing van de brandweerorganisatie en van wet- en regelgeving, die veel tijd kosten en waarmee ook hoge kosten gemoeid zijn.

Als het gaat om een verlaging van de snelheidslimiet naar 30km/uur, lijkt het dus lastig om goede afwegingen te maken tussen een optimale inzet van de brandweer en verkeersveiligheid. Dat zijn vooral politieke keuzes op lokaal (gemeenten) of landelijk (Justitie en Veiligheid) niveau.

9.2.2 Goederenvervoer

Er is en blijft een behoefte aan goederenvervoer. Daar is ruimte voor nodig. Ook binnen de bebouwde kom. Dat gaat mogelijk niet goed samen met een algemene limiet van 30 km/uur. Het belangrijkste genoemde knelpunt betreft de notie dat gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer ook bij 30 km/uur veilig moeten kunnen mengen. Voordelen van een lagere snelheidslimiet lijken beperkt voor conflicten tussen zwaar verkeer en langzaam verkeer. Afslaande bewegingen zijn hier het meest kritisch. De potentiele conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers leiden bij deze beweging tot de wens voor ontvlechten en scheiden van verkeersstromen. Dat staat haaks op de wens om te mengen bij 30 km/uur.

Een ander knelpunt betreft de wijze waarop lagere snelheden worden afgedwongen. Drempels en vrachtwagens zijn een lastige combinatie. Deze werken immers sterk vertragend en kunnen tot hinder voor omwonenden leiden. Concluderend zijn er meerdere vragen ten aanzien van de 30km/uur-maatregel in relatie tot goederenvervoer:

- Tot welke vertraging leidt de maatregel voor vrachtverkeer?
- Hoe leiden vertragingen van vrachtverkeer tot vertragingen van overig verkeer?
- Tot welke mate van overlast en schade aan omwonenden leidt de maatregel?
- Wat is het effect op comfort en gezondheid van chauffeurs?
- In hoeverre kan maatwerk op specifieke locaties uitkomst bieden?

9.2.3 Openbaar vervoer

Voor ov-diensten werpt een algemene limiet van 30 km/uur vergelijkbare knelpunten op als bij vrachtverkeer. In sterkere mate geldt echter dat de dienstverlening vermindert wanneer snelheden omlaaggaan: in dat geval gaan namelijk de reistijden en mogelijk ook de kosten omhoog. Er is dan immers meer materieel en personeel nodig om hetzelfde aantal ritten te maken. Dit zijn overigens kosten die vooral bij de concessieverlener terecht zullen komen.

Op veel plekken worden al straten getransformeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Daar zien we vooral dat buslijnen worden verplaatst naar of geconcentreerd op hoofdwegen met een 50km/uur-limiet. Een voordeel daarvan is dat de ritfrequentie op die hoofdwegen omhooggaat. Een nadeel is dat de dichtheid van het ov-netwerk afneemt. Dit kan de toegankelijkheid van het ov verslechteren voor mensen die minder mobiel zijn en verder van deze assen afwonen. Wegen met een 50 km/uur-limiet maar een lagere ontwerpsnelheid, kunnen voor ov-diensten juist ook al problemen opleveren. Versmallingen van het wegprofiel met behulp van zogeheten rabatstroken in combinatie met de aanwezigheid van langsparkeren, maken het voor buschauffeurs lastig om te manoeuvreren en voor passagiers oncomfortabel.

9.2.4 Netwerkhiërarchie

Een belangrijk aandachtspunt is volgens de meeste partijen de opbouw van het netwerk, ofwel de netwerkhiërarchie. Veel wijken worden ontsloten door middel van 'wijkverzamelwegen'. Vaak zijn deze vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/uur, zij het niet altijd volgens de richtlijn. Bij een transformatie naar een 30 km/uur-weg is het wenselijk om ook de verkeersfunctie van dit wegtype te temperen. Dit heeft vooral betrekking op het doorgaand verkeer. Het blijft wenselijk dat er wegen overblijven die de functie van de 'wijkverzamelweg' behouden, zodat wordt voorkomen dat verkeer zich door de wijk verspreidt. Dit stelt een aantal uitdagingen aan deze weg:

- Is dit wegtype voldoende herkenbaar te onderscheiden van gebiedsontsluitingswegen en van andere straten met een 30km/uur-limiet?
- Moet je op deze weg wel of niet de voorrang reguleren?
- Behoeft deze weg een eigen categorie?
- Is de gepaste limiet op deze weg 40 km/uur of 30 km/uur?
- Is 30 km/uur een realistisch doel op wegen met een zwaardere verkeersfunctie?

9.3 Andere inzichten rond een algemene 30km/uur-limiet

I&O Research (2019) voerde een landelijk representatief onderzoek uit naar de kwestie rond een algemene 30km/uur-limiet onder ruim tweeduizend Nederlanders van 18 jaar en ouder. De resultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en stemgedrag bij de Tweede Kamerverkiezingen in 2017. De deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel. In grote lijnen is de uitkomst dat fietsers in meerderheid vóór de maatregelen zijn en automobilisten tegen. Vrouwen zijn in meerderheid vóór, mannen tegen. Ouderen zijn in meerderheid vóór, jongeren tegen.

Godefrooij en Andriesse (2019) hebben over hetzelfde onderwerp een discussie gevoerd met enkele gemeenten. Daaruit blijkt dat er nog veel vragen zijn over vormgeving, fiets, voorrang, intensiteiten, omgeving en juridische implicaties. Daarnaast hebben zij een beperkte raadpleging gehouden onder de aanwezigen op het Nationaal Fietscongres 2019 (ruim 40 respondenten met de 'mentimeter') (Godefrooij, 2019). Daaruit kwam naar voren dat een groot deel van de respondenten zich kon vinden in een uitbreiding van het aantal wegen met een 30km/uur-limiet, ook op drukkere wegen. Tegelijkertijd gaven ze ook aan drukke 30km/uur-wegen onwenselijk te vinden. De deelnemers zouden pas tevreden zijn als gereden snelheden (V85) 30 tot 35 km/uur zou bedragen. Ten slotte waren gescheiden fietsvoorzieningen wenselijk bij grote hoeveelheden autoverkeer.

De adviesbureaus waar Godefrooij en Andriesse werkzaam zijn, hebben over deze onderwerpen enkele afstudeeropdrachten laten uitvoeren (zie *Bijlage G*). Het onderzoek van beide adviesbureaus zal worden vervolgd. De drie principiële vragen die ze op dit moment zien, zijn:

- Gooien we met het loslaten van het principe "druk = GOW = scheiden = 50" versus "rustig = ETW = mengen = 30" hét succes van Duurzaam Veilig overboord?
- Ligt ons land dan straks vol met goed bedoelde net-niet-oplossingen waar auto's inderdaad iets langzamer rijden, maar waar je niet meer zo veilig kunt fietsen en/of oversteken als op een traditionele straat met een 30- of 50km/uur-limiet?
- Leidt het afwaarderen van stadsstraten naar 30 km/uur ertoe dat de ordening van ons netwerk overhoop gaat?

9.4 Belangrijkste bevindingen uit de interviews

In grote lijnen is er onder de meeste geïnterviewde partijen draagvlak te vinden voor een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom met de mogelijkheid van uitzonderingen. Steun en begrip voor de maatregel zijn echter afhankelijk van de uitvoeringsvorm, verwachte effecten, uitvoering van en proces en aanloop naar de maatregel. Er is overigens géén draagvlak voor een algemene 30km/uur-limiet op álle wegen binnen de bebouwde kom.

Diverse aspecten zijn bij de interviews aan bod gekomen. Kunnen andere limieten dan 30km/uur en 50km/uur een rol spelen bij de veiligheid binnen de bebouwde kom? Zijn andere concepten zoals 'Verkeer in de stad' een goed handvat om de veiligheid te vergroten? Moeten de aangepaste limieten ook gelden op bedrijventerreinen? Kan intelligente snelheidsintelligentie (ISA) al een rol spelen? Bij een verdere uitwerking van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom zijn al deze vragen van belang.

Tot slot gingen we in dit hoofdstuk iets dieper in op een aantal specifieke aspecten uit de interviews. Hieruit bleek dat voertuigen van de brandweer, goederenvervoer en openbaar vervoer specifieke eisen stellen aan de fysieke infrastructuur en de bijbehorende regelgeving. Hier moet een afweging worden gemaakt tussen enerzijds het algemene verkeersveiligheidsbelang en anderzijds de belangen van deze doelgroepen, die ook een algemeen belang dienen.

10 Conclusies en voorstel SWOV

Lagere snelheden hebben een positief effect op de verkeersveiligheid: bij een snelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval aanzienlijk kleiner dan bij een snelheid van 50 km/uur. De vraag is dan ook of het wenselijk én haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Daarnaast zouden dan enkele 'corridors' worden aangewezen met een limiet van 50 km/uur of 70 km/uur. Om deze vraag te beantwoorden, hebben we in dit rapport een inventarisatie gemaakt van de voor- en nadelen, de mogelijkheden en de wensen van belangengroepen. Conform Duurzaam Veilig is het uitgangspunt daarbij een toekomstige situatie waarin niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/uur mag rijden. In dit laatste hoofdstuk zetten we de belangrijkste conclusies op een rij en geven we een voorstel voor eventuele aanpassingen van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom.

10.1 Conclusies

Al decennialang is er voor het wegverkeer binnen de bebouwde kom een tweedeling van toepassing: verkeersaders voor doorstroming en verblijfsgebieden voor erftoegang. De effecten van deze tweedeling zijn positief voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, ook de doorstroming op verkeersaders verloopt meestal goed. De omvang van de verblijfsgebieden en de maaswijdte van de verkeersaders zijn op elkaar afgestemd, waardoor het verkeerssysteem goed kan functioneren. Deze afstemming van verkeersaders en verblijfsgebieden kan uit evenwicht raken door een verandering van de weerstanden van beide onderdelen.

In het bestaande systeem van tweedeling komen 'grijze gebiedsontsluitingswegen' voor: wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur waarop erftoegang en doorstroming met elkaar concurreren. Door ruimtegebrek is dit met inrichting en vormgeving meestal niet op te lossen. Op deze wegen is vaak sprake van een onwenselijke menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer.

In beginsel zijn deze grijze gebiedsontsluitingswegen aan te pakken door in de wegcategorisering stedenbouwkundige aspecten mee te wegen met doorstroming, bereikbaarheid en verkeers-veiligheid. Door 'veilige snelheden' als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategorisering beter worden aangepast aan de lokale omstandigheden. Dit impliceert de introductie van een nieuwe wegcategorie: de 'GOW 30', een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur en inrichtingseisen die daarbij passen. Als we kijken naar stedenbouwkundige aspecten, kunnen ook bepaalde trends worden meegenomen, zoals het autoluw maken van straten of gebieden: als de hoeveelheid verkeer vermindert, verbetert de verkeersveiligheidssituatie.

Een andere manier om grijze gebiedsontsluitingswegen aan te pakken, is een verlaging van de snelheidslimiet. Aan de ene kant profiteert de erftoegangsfunctie van de grijze weg daarvan: uitwisselen verloopt veiliger bij lagere snelheden. Aan de andere kant gaat de doorstromingsfunctie achteruit: de autobereikbaarheid (voor personen en goederen) zou erdoor kunnen verminderen. Uit simulaties blijkt dat een deel van de automobilisten zal kiezen voor een andere route: via

wegen met een hogere limiet, waar dan meer congestie zal optreden, of via een bestaande Zone 30, omdat die minder weerstand oproept dan de limietwijziging op de grijze weg.

Uit een interviewronde met belangengroepen blijkt dat een deel daarvan positief staat tegenover een verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/uur. Ook een aanzienlijk deel van (een steekproef uit) de bevolking denkt er zo over. Beide groepen denken wel verschillend over de precieze uitwerking.

10.2 Voorstel SWOV voor aanpak grijze gebiedsontsluitingswegen

Gezien de genoemde nadelen en complicaties lijkt het niet wenselijk en haalbaar om de algemene limiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur. Wel zal er een lagere snelheidslimiet moeten gaan gelden op 50km/uur-wegen waar fietsers nog steeds niet fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer – en waar ook op langere termijn de aanleg van een fietspad niet mogelijk is. Op basis van deze studie zijn de volgende conclusies en aanbevelingen (zie ook *Tabel 10.1*) geformuleerd:

- Er zal een nieuwe wegcategorie moeten worden ingesteld: de 30km/uur-gebiedsontsluitings-weg (GOW30).
- Straten waar geen fietspad kan worden aangelegd worden automatisch aangewezen als GOW30.
- Grijze gebiedsontsluitingswegen kunnen duurzaam veilig worden ingericht (dus als 30km/uur-weg met gemengd verkeer en aangepaste weginrichting, of als 50km/uur-weg met vrijliggende fietspaden). Dit soort wegen zal altijd een ‘dubbele functie’ behouden. Met de nieuwe wegcategorie GOW30 kunnen gemeenten de verkeersfuncties stromen en uitwisselen (erftoegang bieden) op een veilige manier combineren. De inrichting van de GOW30 zal anders zijn dan van straten in een Zone 30. Belangrijk is wel dat de in te stellen snelheidslimiet van 30km/uur geloofwaardig is.
- Vanuit het punt van geloofwaardige limieten én bereikbaarheid blijven in grote stedelijke gebieden veilige, ontsluitende toegangswegen nodig waar het gemotoriseerd verkeer vlot stroomt. Op straten waar een snelheidslimiet van 50 km/uur of 70 km/uur zal blijven gelden dient in de eerste plaats een fysieke scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer te worden gerealiseerd. Straten die een fietspad krijgen, dienen vervolgens verder te worden ingericht conform CROW-richtlijnen.
- Een verdere inrichting van de aangewezen GOW30-straten is gewenst. De voorwaarden hierbij zijn:
  - goede inpassing van GOW30 in de wegcategorisering;
  - een duidelijke set van minimumeisen voor de inrichting van de GOW30;
  - regelgeving die het verschil tussen GOW30 en GOW50 ondersteunt;
  - voldoende deskundigheid en middelen op gemeentelijk niveau.

Tabel 10.1. Toestand van de verschillende wegcategorieën in de huidige situatie, in de nieuwe situatie en in de nagestreefde situatie.
** ‘Goed’ is: goed wat inpassing in urbaan verkeersnetwerk betreft, goed wat verkeers-functie betreft en goed wat inrichting betreft.*
*** ‘Niet goed’ voldoet niet aan (ten minste een van) deze drie punten.*

	Huidige situatie	Nieuwe situatie	Streven
Straten in Zone 30	Goed*	Goed	Goed
	Niet goed**	Niet goed	-
GOW50	Goed	Goed	Goed
	Niet goed	Niet goed	-
Grijze gebiedsontsluitingsweg (GOW50)	Niet goed	-	-
GOW30	n.v.t.	Goed	Goed
	n.v.t.	Niet goed	-

Literatuur

Aarts, L.T. & Nes, C.N. van (2007). Een helpende hand bij snelhedenbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid. D-2007-2. SWOV, Leidschendam.

Bach, B. (2006). Stedenbouw en verkeer; Een selectie uit de gereedschapskist van Bach. Publicatie 221. CROW, Ede.

Barton, H.; Grant, M. & Guise, R. (2010). Shaping neighbourhoods for local health and global sustainability. Routledge, London/New York.

Boer, N.A. de (1967). Integratie van het verkeer in de stedebouw. In: Verkeersordening, N.A. de Boer e.a., PT Monografieën-reeks 28, Technische Uitgeverij H. Stam.

Breider, A., Groot, I. de & Nederveen, J. (2006). Delft bouwt 'vierde weg'. In: Verkeerskunde, Nr. 10, 2006, pp. 22-27.

CROW (1995). Bereikbaarheid en leefbaarheid in (binnen)steden. CROW, Ede.

CROW (1997). Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel 1: (voorlopige) functionele en operationele eisen. Publicatie 116. CROW, Ede.

CROW (2002). Handboek Wegontwerp; delen Basiscriteria, Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. CROW Kenniscentrum voor verkeer en vervoer, Ede.

CROW (2012a). Basiskenmerken wegontwerp; Categorisering en inrichting van wegen. Publicatie 315. CROW, Ede.

CROW (2012b). ASVV 2012; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW, Ede.

CROW (2015). Basiskenmerken kruispunten en rotondes. Publicatie 315a. CROW, Ede.

Dijkstra, A. (2013). Veiligheidsaspecten van de wegenstructuur en wegcategorisering in stedelijke gebieden. In: Tijdschrift Vervoerswetenschap, Jaargang 49, nummer 3, oktober, pp. 6- 22.

Elvik, R. (2011). Developing an accident modification function for speed enforcement In: Safety Science, 49, pp. 920–925.

Elvik, R., Hoye, A., Vaa, T. & Sorensen, M. (eds.) (2009). The handbook of road safety measures. Emerald Group, Bingley.

FGSV (1995). Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen. EAE 85/95. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln.

FGSV (2008). Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln.

GC (1998). Monitoring Duurzaam Veilig Oosterbeek 1997-1998. Eindrapport. In opdracht van Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, Deventer.

Utrecht (2016). Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen; Mobiliteitsplan Utrecht 2025. Gemeente Utrecht.

Gianfranco, F.; Soddu, S. & Fadda, P. (2018). An accident prediction model for urban road networks. In: Journal of Transportation Safety & Security, Volume 10, Nr. 4, pp. 387–405.

Godefrooij, H. (2019). Dit vinden deelnemers aan het Fietscongres van 'het nieuwe 30'. DTV consultants. (https://dtvconsultants.nl/actueel/dit-vinden-deelnemers-aan-het-fietscongres-van-het-nieuwe-30/)

Godefrooij, H. & Andriesse, R. (2019). Het nieuwe 30, een goed idee? In: Nationaal Verkeerskunde Congres 2019, Den Haag. (https://www.nationaalverkeerskundecongres.nl/ingediende-papers).

Goudappel, H.M. & Perlot, J.A. (1965). Verkeer en stad; Problematiek en ordening van het verkeer in middelgrote en kleine gemeenten. In: H.G. Beusekom & D. de Jonge (red.), Stedenbouwkundige studies 4. VUGA-Boekerij, Delft.

Greibe, P. (2003). Accident prediction models for urban roads. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 35, p. 273–285.

Hal, E. van, Temme, R., Heijden, O. van der & Hummel, T. (2002). Verkeersveilige stedenbouw; Handreikingen voor een duurzaam veilige wegomgeving. BRO en SWOV. Novem, Utrecht.

Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space; Final evaluation and results. Keuninginstituut, Provincie Friesland, Leeuwarden.

Immers, B., Egeter, B., Diepens, J. & Weststrate, P. (2016). Verkeer in de stad; Een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke openbare ruimte. In opdracht van ANWB. Ben Immers Advies, Delft.

I&O Research (2019). Is 30 het nieuwe 50? Een peiling naar het draagvlak voor 30 km/u als nieuwe snelheidsnorm binnen de bebouwde kom. I&O Research, Amsterdam.

Janssen, S.T.M.C. (2005). De Verkeersveiligheidsverkenner gebruikt in de regio. R-2005-6. SWOV, Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C. & Kraay, J.H. (1984). Demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk). Eindrapport van het onderzoek Verkeersveiligheid. R-84-29. SWOV, Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C. & Verhoef, P.J.G. (1989). Demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk); Eindrapport van het ongevallenonderzoek. R-89-27. SWOV, Leidschendam.

Koornstra, M.J., Mathijssen, M.P.M., Mulder, J.A.G., Roszbach, R. & Wegman, F.C.M. (1992). Naar een duurzaam veilig wegverkeer. SWOV, Leidschendam.

Krabbenbos, J., Maarseveen, M.F.A.M. van & Zuidgeest, M.H.P. (2002). Evaluating access road network structures for built-up areas from a sustainable transport perspective. In: Sucharov, L.J. & Brebbia, C.A. (eds.), Urban Transport VIII, WIT Press, Southampton, UK.

Kroeze, P. (2004). Van 'grijze' weg naar ontsluitingsstraat. In: Verkeerskunde, Nr. 8, 2004. pp. 32-37.

Minnen, J. van (1999). Geschikte grootte van verblijfsgebieden. R-99-25. SWOV, Leidschendam.

Minnen, J. van & Slop, M. (1994). Concept-ontwerpeisen duurzaam-veilig wegennet. R-94-11. SWOV, Leidschendam.

Monderman, H. (2004). Weg van het landschap; Wegen voor mensen. Programmabureau Weg van het landschap, Groningen.

Roberts, D. (2019). Cars dominate cities today. Barcelona has set out to change that. Geraadpleegd op: https://portside.org/2019-09-11/cars-dominate-cities-today-barcelona-has-set-out-change.

Rosén, E. & Sander, U. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 41 , p. 536 – 542.

Rosén, E., Stigson, H. & Sander, U. (2011). Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, p. 25-33.

SVT (1981). Voordrachten; Voor- en nastudies rond het verkeerscirculatieplan Groningen. Symposium op 10 juni 1981. SVT, Driebergen.

Summersgill, I. & Layfield, R.E. (1996). Non-junction accidents on urban single-carriageway roads. TRL Report 183, Transport Research Laboratory, Crowthorne.

SWOV (2018). 30km/uur-gebieden. SWOV-Factsheet, mei 2018. SWOV, Den Haag.

Vahl, H.G. & Giskes, J. (1990). Traffic calming through integrated urban planning. CETUR en Amarcande, Paris.

V&W (1984). Handboek 30 km/uur maatregelen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

V&W en V&RO (1980). Eindrapport verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijk Ordening, Den Haag.

Walraad, A. & Poppe, F. (1998). Verkeersleefbaarheid in nieuwbouwlocaties; Aanbevelingen voor een goede verkeersstructuur. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

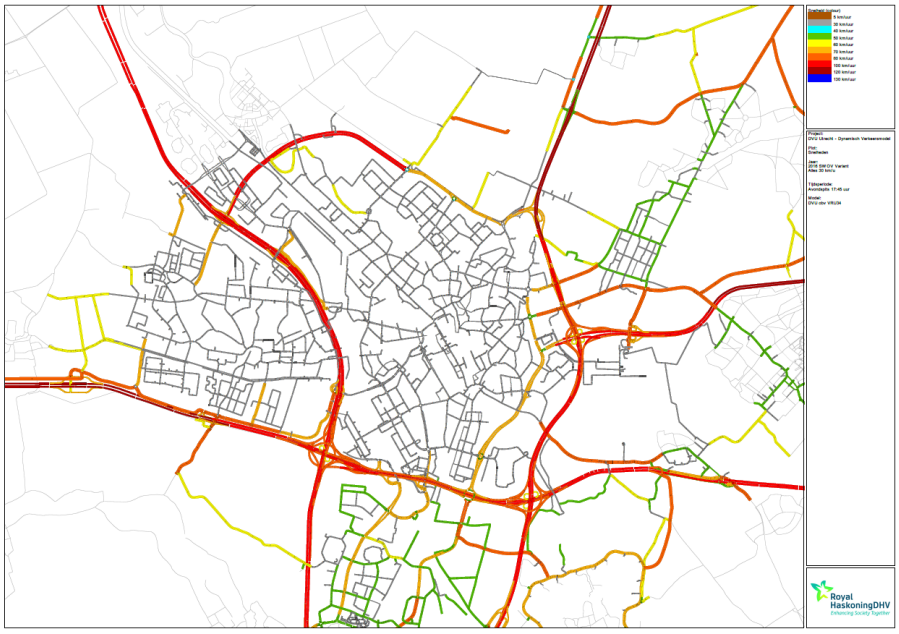
Wegman, F. & Aarts, L. (eds.) (2005). Door met Duurzaam Veilig. SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. (red.) (2009). Tien jaar Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007. R-2009-14. SWOV, Leidschendam.

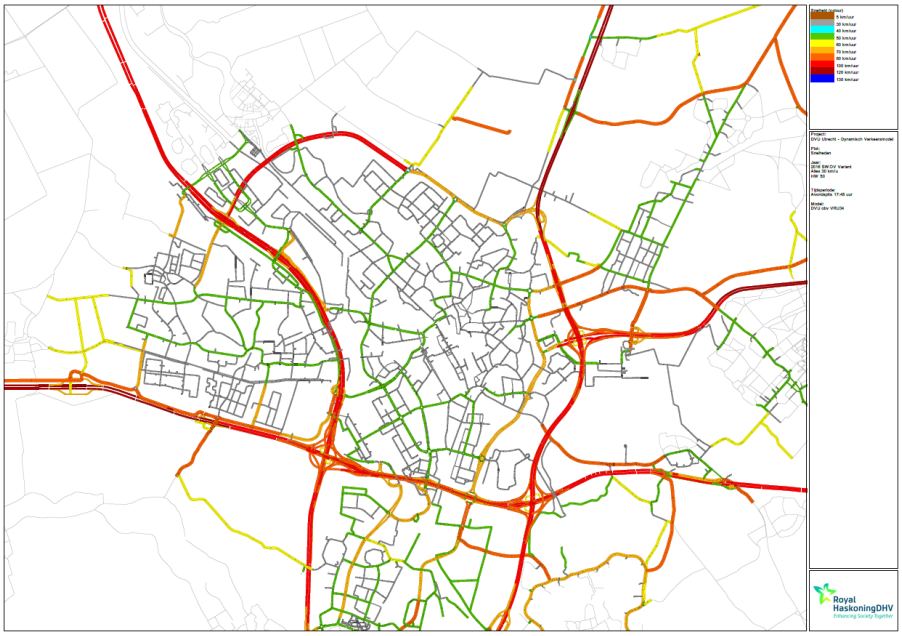
Wijlhuizen, G.J., Petegem, J.W.H. van, Schermers, G., Bruin, J. de, et al. (2017). Ontwikkeling Netwerk Safety Index gemeente Amsterdam. R-2017-10. SWOV, Den Haag.

Bijlage A Snelheidslimieten; alle varianten

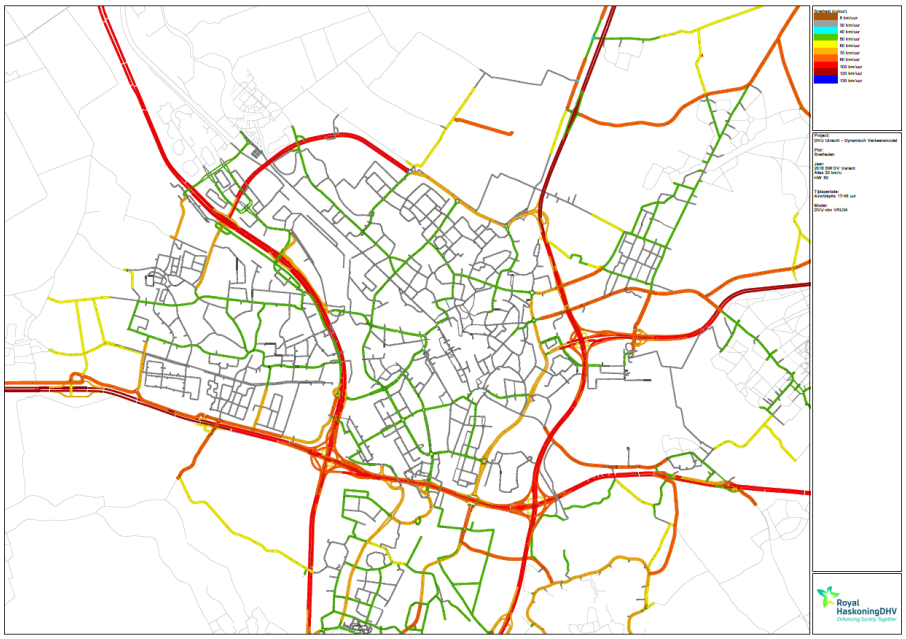
Afbeelding A.1.
Snelheidslimieten in variant 1.



Afbeelding A.2.
Snelheidslimieten in variant 2.

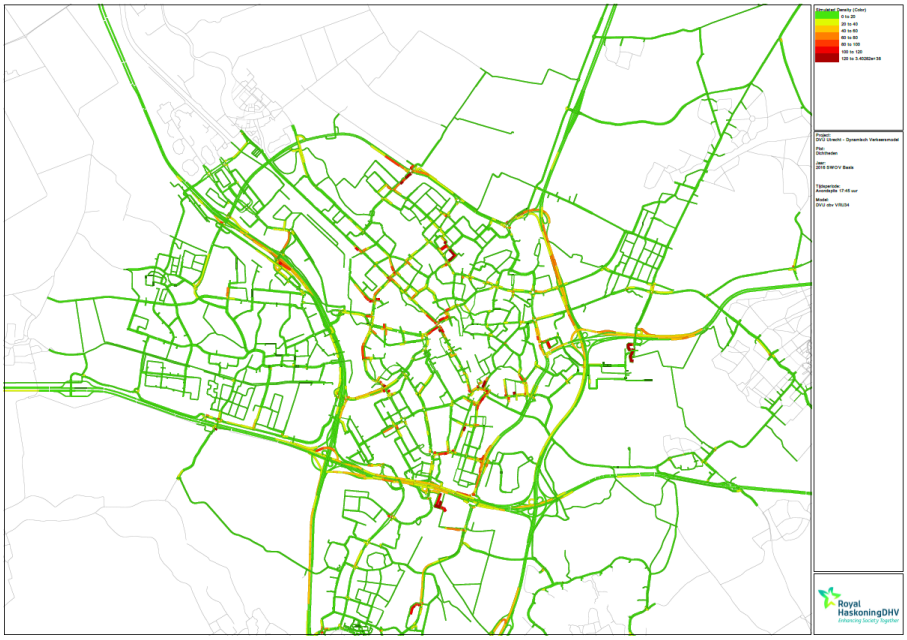


Afbeelding A.3.
Snelheidslimieten in variant 3.

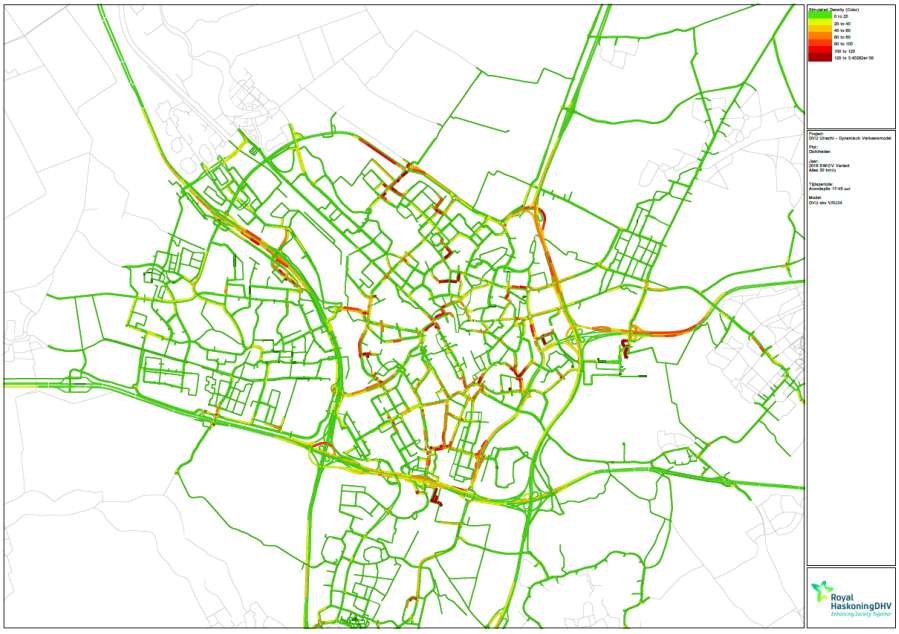


Bijlage B Dichtheden in de avondspits; alle varianten

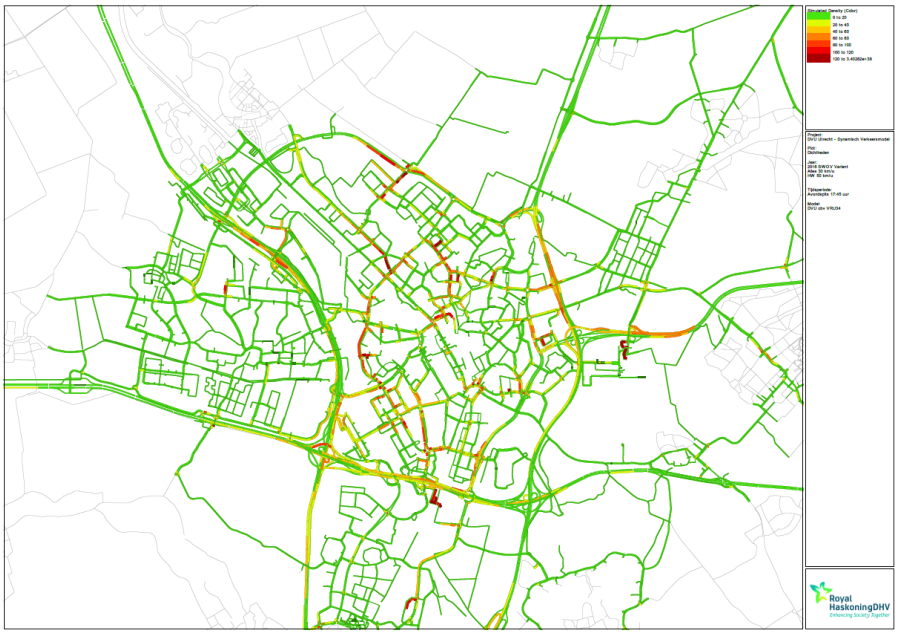
Afbeelding B.1. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in de huidige situatie, avondspits.



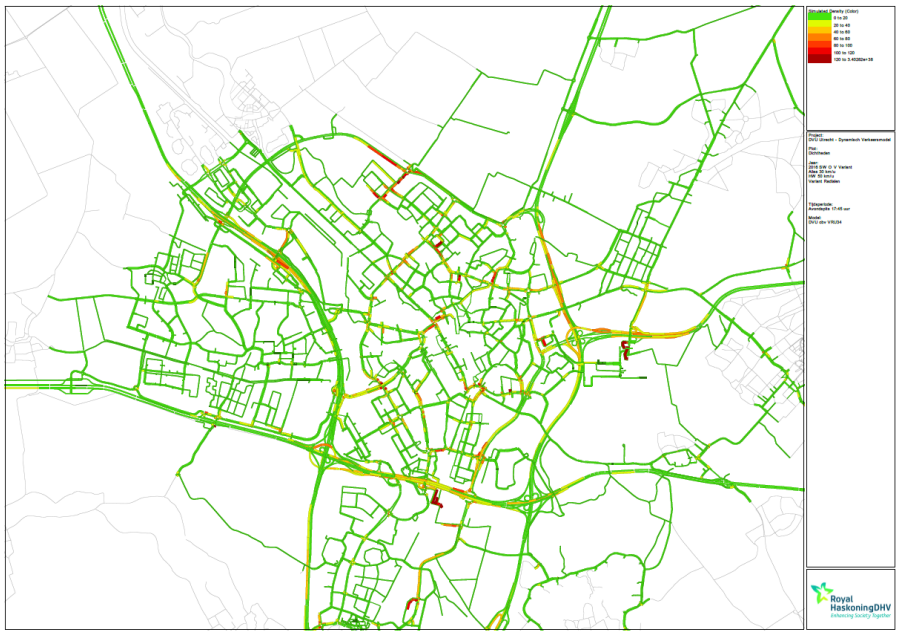
Afbeelding B.2. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 1, avondspits.



Afbeelding B.3. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 2, avondspits.

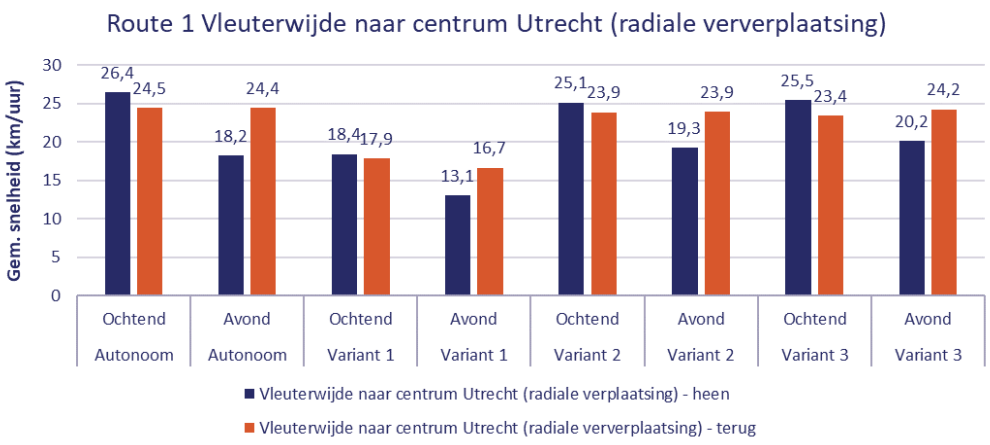


Afbeelding B.4. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 3, avondspits.

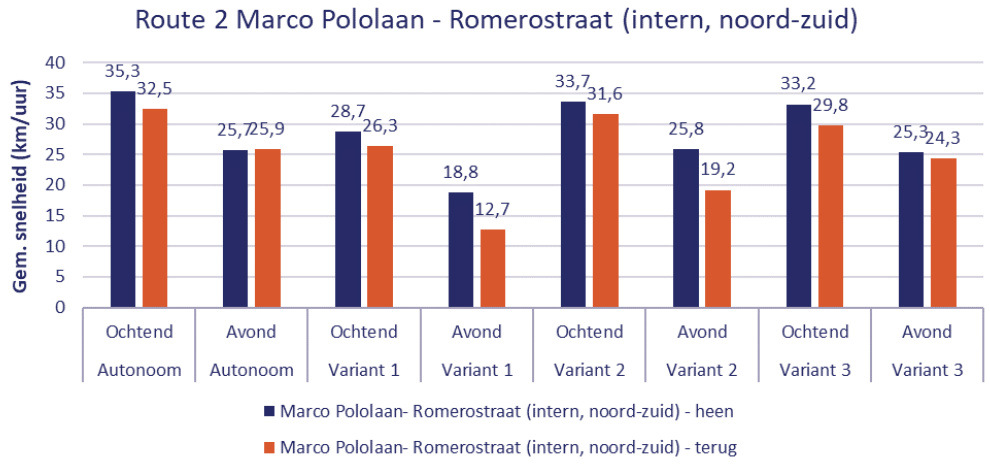


Bijlage C Gemiddelde snelheid op geselecteerde routes in Utrecht

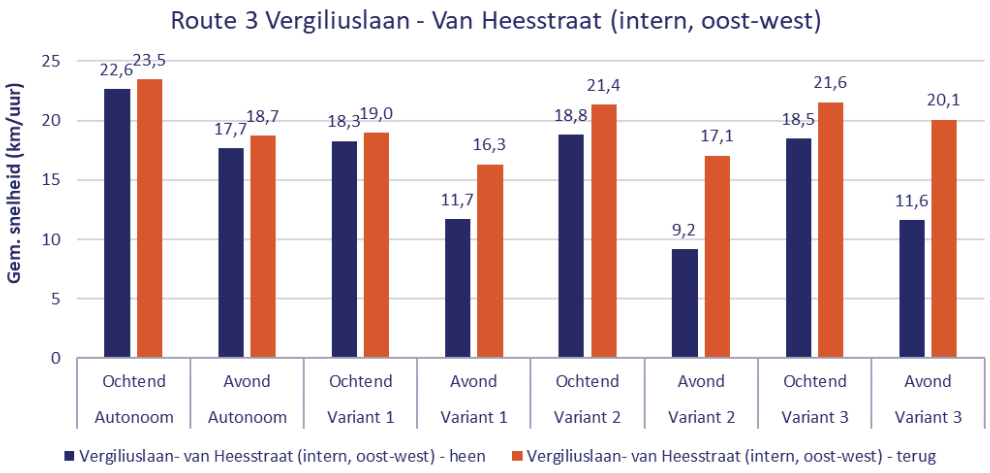
Afbeelding C.1. Gemiddelde snelheid op route 1 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



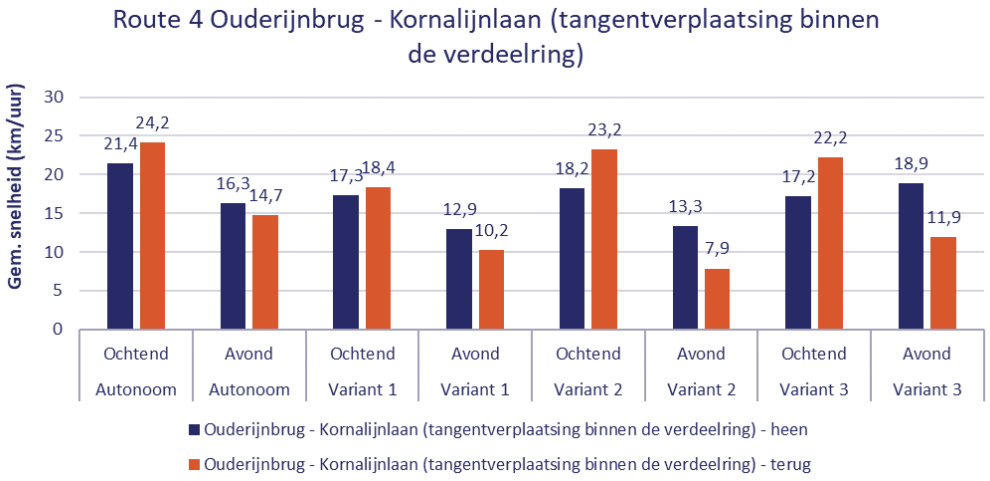
Afbeelding C.2. Gemiddelde snelheid op route 2 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



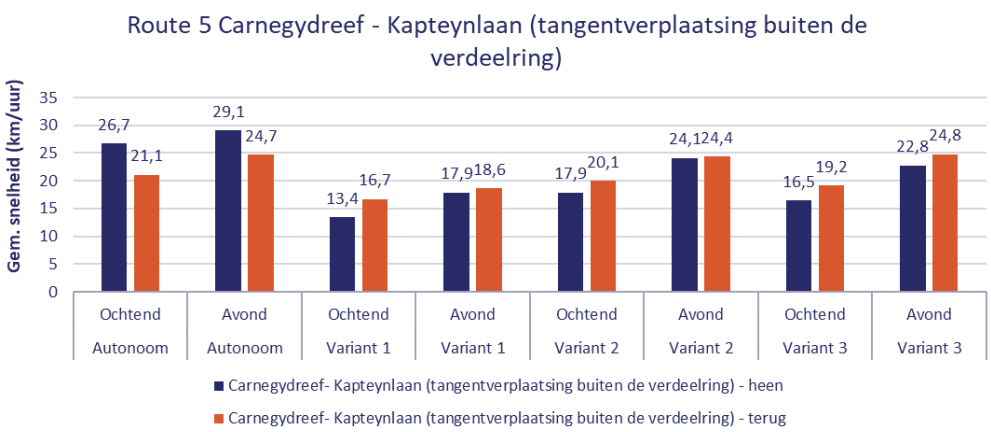
Afbeelding C.3. Gemiddelde snelheid op route 3 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



Afbeelding C.4. Gemiddelde snelheid op route 4 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



Afbeelding C.5. Gemiddelde snelheid op route 5 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



Bijlage D Onderdelen uit de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens

De relevante tekst is letterlijk geciteerd.

Hoofdstuk II, paragraaf 1.1
Borden worden slechts toegepast indien de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven.

Hoofdstuk II, paragraaf 4
1. De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

Hoofdstuk II, Paragraaf 4
2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld binnen de bebouwde kom:
- op wegvakken: 70, 30, 15 km/uur
- bij gevarenpunten: 30, 20 km/uur.

Hoofdstuk II, paragraaf 4
4. 15 km/uur en 15 km/uur zone, 30 km/uur en 30 km/uur zone, 60 km/uur en 60 km/uur zone
Bord A1 (15 km/uur en 15 km/uur zone) mag op woonerven worden geplaatst om expliciet aan te geven dat op woonerven slechts stapvoets, 15 km/uur, mag worden gereden, zoals bepaald in artikel 45 van het RVV 1990.
Bord A1 (30 km/uur binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:
- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
  1) plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
  2) kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
  3) kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Hoofstuk II, paragraaf 4
Bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg)
Toepassing:

1. Het bord wordt niet toegepast binnen erven.
2. 30 km/uur- en 30 km/uur-zones

Het bord wordt binnen 30 km/uur- en 30 km/uur-zones slechts toegepast bij rotondes en bij kruispunten met:

- een vrijliggende busbaan;
- een vrijliggend fietspad;
- een vrijliggend fiets/bromfietspad;
- een hoofdfietsroute, die duidelijk als zodanig herkenbaar is en waarop slechts een ondergeschikte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer voorkomt.

Bijlage E Opzet interviews

Onderzoeksvraag: Welk draagvlak is er voor en welke bezwaren zijn er tegen een algemene limiet 30 binnen de bebouwde kom.

Introductie
SWOV onderzoekt mogelijkheden en voorwaarden voor een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Onderdeel van het onderzoek is een interviewronde bij belangrijke (vertegenwoordigers) stakeholders.

Met de stakeholders willen we praten over draagvlak en randvoorwaarden voor algemene limiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. De kern van de interviews is de vraag of en onder welke voorwaarden de stakeholders een algemene limiet van 30 km/uur wenselijk vinden en/of bereid zijn daaraan mee te werken.

In Nederland geldt een algemene limiet van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Dit snelheidsregime is van toepassing op gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom (bibeko). Twee andere snelheidsregimes binnen de bebouwde kom, zijn Zone 30 en erf (15 km/uur). Deze worden toegepast op erftoegangswegen (ETW), voornamelijk zijn dat woonstraten.

Op veel plekken vindt echter menging plaats van de functies van een GOW (50km/uur-weg) en een ETW (30km/uur-weg). Als gevolg van deze functiemenging ontstaan potentiële conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers bij onveilige rijsnelheden. Een mogelijke oplossing voor het verkeersveiligheidsprobleem dat hierbij ontstaat is de invoering van een algemene limiet van 30 km/uur. Daarmee wordt ernaar gestreefd dat conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers altijd plaatsvinden bij een veilige botssnelheid van maximaal 30 km/uur.

Er zijn verschillende opties voor het vormgeven van een algemene limiet van 30 km/uur. Als gedachte leggen we vier opties voor:

Variant 1: Sobere uitvoering, overal 30 km/uur
30 km/uur op alle wegen binnen de bouwde kom (behalve op erven), zonder infrastructurele aanpassingen door te voeren

Variant 2: Sobere uitvoering, 50 km/uur op de corridors
Een algemene limiet van 30 km/uur gaat gelden op alle wegen. Met een uitzondering voor de corridors met een correcte inrichting. Een onderscheid tussen corridors met 50 km/uur en wegen die van 50 naar 30 km/uur gaan vindt plaats door middel van bebording en enkele herkenbaarheidskenmerken. Grote infrastructurele aanpassingen blijven achterwege.

Variant 3: 30 km/uur is Zone 30
Een limiet van 30 km/uur gaat gelden op alle wegen. Met een uitzondering van de corridors met een correcte inrichting. Wegen die van 50 naar 30 km/uur gaan worden onderdeel van de Zone 30 met bijpassende inrichting. Dit vergt infrastructurele ingrepen.

Variant 4: nieuwe wegcategorie voor grijze wegen met limiet 30
Een limiet van 30 km/uur gaat gelden op alle wegen. Een uitzondering is mogelijk voor corridors met een correcte inrichting. Een nieuwe categorie is wenselijk voor wegen waarop een limiet van 30 km/uur gaat gelden, maar waar meer verkeer wordt verwacht dan wenselijk is in de nu gangbare gebieden met Zone 30. De infrastructuur moet de weg herkenbaar maken als 30-weg en het gewenste snelheidsgedrag uitlokken. Kenmerken als open verharding en een gedeelde rijbaan zonder rijrichtingscheiding zoals op reguliere erftoegangswegen (woonstraten) worden hier niet geëist.

Hoofdvragen
Hoe staat u in beginsel tegenover de aanpassing van de algemene limiet?
- Welke verwachtingen heeft u van een algemene limiet van 30 km/uur, zowel positief als negatief?
- Welke bezwaren heeft u tegen de invoer van een algemene limiet van 30 km/uur bibeko?
- In welke mate zijn de positieve en negatieve aspecten van wensen, verwachtingen en bezwaren afhankelijk van de vorm waarin de maatregel zou worden opgezet?
- Zijn er gebieden die anders behandeld (of uitgezonderd) zouden moeten worden?
- Wat zijn de gevolgen voor uw achterban?
- Welke mate van draagvlak verwacht u dat mogelijk is onder uw achterban?
- Welke oplossingen acht u mogelijk om een algemene limiet van 30 km/uur bezwaren zo veel mogelijk weg te nemen?

Varianten
- Welke vormgeving van een algemene limiet van 30 km/uur spreekt u het meest aan?
- Acht u GOW/50km/uur-wegen/corridors wenselijk?
- Heeft u een andere vorm in gedachte?

Bijlage F Voorwaarden, bezwaren en kanttekeningen

Voorwaarden

Voorwaarden die door de geïnterviewde partijen zijn genoemd, puntsgewijs samengevat:

- Op monofunctionele GOW die goed zijn ingericht, moet een limiet van 50km/uur blijven gelden.
- De maatregel moet geloofwaardig zijn.
- Er dient een duidelijk netto positief verkeersveiligheidseffect te worden aangetoond en beperkte vertraging in het verkeerssysteem is mogelijk acceptabel wanneer een duidelijke winst op verkeersveiligheid wordt geboekt.
- Er is een mobiliteitsbehoefte of verplaatsingsbelang waarin het wegennet dient te voorzien. Andere verhoudingen tussen modaliteiten en een ander gebruik en indeling van de openbare ruimte zijn mogelijk (gewenst). Het wegennet zal echter de behoefte in mobiliteit met gemotoriseerd voor personen en goederen dienen te blijven faciliteren.
- Het is van belang dat met een eventuele nieuwe netwerkopbouw de hiërarchie in het netwerk overeind blijft, waarin wegen liggen waarop verkeer zich concentreert en sluipverkeer door gebieden en straten waar dit niet gewenst is wordt voorkomen.
- Aandacht voor verschillen in impact en vormgeving van de maatregel gelet op verschillen in stedelijkheid is van belang. Ruimte voor maatwerk is wenselijk.
- Een integrale aanpak samen met hulpdiensten is noodzakelijk, zowel bij een landelijke als bij een lokale aanpak, vanwege effecten van veranderingen in zowel het netwerk als ook de fysieke inrichting van straten op de prestaties van hulpdiensten (opkomsttijden).
- Medewerking van het ministerie van Justitie en Veiligheid en de politie met handhaving op nieuwe 30km/uur-wegen.
- Behoud van gescheiden fietsvoorzieningen indien aanwezig.
- Behoud van en aandacht voor een netwerk voor transport over de weg.
- Behoud van en aandacht voor een netwerk geschikt voor ov-diensten.
- Bijdrage van de financiering door de nationale overheid in geval van een landelijke invoer van de maatregel.
- Uitleg van de maatregel, maatschappelijke discussie, campagnes en dergelijke, geruime tijd vóór invoering van de maatregel, zijn essentieel om draagvlak te creëren onder de bevolking en binnen de achterban van partijen.

Bezwaren en kanttekeningen

- Risico op verlies van hiërarchie in het netwerk en daarmee lastiger beïnvloeding van routering van verkeer.
- Risico op sluipverkeer door woonwijken waar je dat verkeer niet wilt hebben.
- Risico op beperkte geloofwaardigheid van de maatregel. Omgeving, inrichting en handhaving op straten waar de limiet van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat spelen daarin een belangrijke rol.
- Risico op beperkte effecten ten aanzien van gereden snelheden wanneer de geloofwaardigheid onvoldoende is geborgd en fysieke snelheidsremmende maatregelen ontbreken.

- Indien de ritduur over wegen met een limiet van 30 km/uur langer wordt, neemt mogelijk ook de bereidheid tot naleving van de limiet verder af, zowel op ‘oude’ als op ‘nieuwe’ 30km/uur-wegen.
- Een sobere uitvoering van de maatregel is niet wenselijk. Wanneer budget en tijd ontbreken, is de kans op een sobere uitvoering van de maatregel in veel gevallen wel aanwezig.
- Risico dat de maatregel wordt aangegrepen om fietsvoorzieningen weg te halen of achterwege te laten op plekken waar deze voor comfort en of veiligheid wel wenselijk zijn.
- Delen van de achterban van partijen zal bezwaren hebben tegen de maatregel, omdat zij 30 km/uur als langzaam ervaren en vanwege de (door de achterban) verwachtte vertraging die de maatregel met zich mee brengt.
- Ontevredenheid en klachten van burgers nemen mogelijk toe wanneer gereden snelheden niet worden teruggebracht naar 30 km/uur en in een nieuwe situatie meer snelheidsovertredingen plaats vinden.
- Verslechtering van de mobiliteit/bereikbaarheid door een verwachtte toename van reistijd en voertuigverliesuren in de stad.
- Lagere snelheden (en eventuele fysieke maatregelen) leiden tot langere rittijden en hogere kosten voor ov-diensten.
- Lagere snelheden beïnvloeden de opkomsttijden voor de brandweer waardoor doelstellingen en prestatieniveau (waarvan eisen wettelijk zijn vastgelegd) in het geding komen.
- Menging op de rijbaan van kwetsbare verkeersdeelnemers op routes met groot en zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en bussen, leidt tot een verhoogd ongevalsrisico.
- Huidige wet- en regelgeving biedt te weinig ruimte om 30km/uur-wegen en een verkeersfunctie als ‘wijkverzamelweg’ vorm te geven. Denk daarbij aan eisen ten aanzien van de voorrangssituatie.
- Introduceren van verschillen in voorrangssituaties tussen verschillende 30km/uur-wegen kan leiden tot valse verwachtingen bij verkeersdeelnemers, met als risico dat voorrangsregels niet goed worden nageleefd en als gevolg daarvan een verhoogde kans op conflicten op kruispunten.
- Soms verwachte voordelen van 30 km/uur ten aanzien van geluidsreductie en uitstoot van schadelijke stoffen, zijn niet vanzelfsprekend.
- Veel verbeteringen in verkeersveiligheid komen door ontwikkelingen in voertuigtechniek.

Voordelen van 30 km/uur binnen de kom

- Voordelen van de maatregel worden in eerste instantie gezocht in verbetering van de verkeersveiligheid, maar beperken zich daar niet toe. Voordelen hebben ook betrekking tot bijvoorbeeld het anders omgaan met de beschikbare ruimte in de stad. Genoemde voordelen zijn puntsgewijs als volgt weer te geven:
- Bij een lagere snelheid neemt het risico op een ernstige afloop bij aanrijdingen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers sterk af.
- Een lagere rijsnelheid verkort de remweg en belasting van de bestuurder, waardoor ongevallen voorkomen kunnen worden.
- 30 km/uur als nieuwe sociale norm in de stad is gewenst, gelet op het hogere risico op een ernstige afloop bij ongevallen tussen motorvoertuigen en kwetsbare verkeersdeelnemers bij een limiet van 50 km/uur.
- Er is comfort en veiligheidswinst mogelijk voor gewone fietsers en kwetsbare groepen fietsers (zoals ouderen en kinderen) met maatregelen om deze fietsers te scheiden van zwaardere, grotere en snellere fietstypen (snorfiets, cargobikes, speed-pedelecs en dergelijke). Deze afwijkende fietstypen kunnen mengen op de rijbaan bij 30 km/uur. Het fietspad kan worden gereserveerd voor ‘gewone fietsers’. Daarmee is wellicht comfort en veiligheidswinst te behalen.
- Menging op de rijbaan op wegen met een limiet van 30 km/uur en een gescheiden fietspaden biedt ruimte voor nieuwe modaliteiten die vanwege massa en/of snelheid niet goed mengen op het fietspad.

- Een lagere rijsnelheid maakt het makkelijker om gemotoriseerd verkeer te laten mengen met kwetsbare verkeersdeelnemers.
- 30 km/uur binnen de kom kan als alternatief worden in gezet voor een autoluw concept.
- 30 km/uur binnen de bebouwde kom past mogelijk goed bij het anders omgaan met stedelijke mobiliteit.
- 30 km/uur binnen de bouwde kom biedt meer ruimte voor een ander gebruik van de openbare ruimte, een betere kwaliteit van de leefomgeving, klimaatadaptatie (waterberging, hittestress.) en een reductie van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen.

Bijlage G Korte beschrijving van afstudeer- en stagerapporten

(bewerking van teksten in Godefrooij & Andriesse, 2019)

Tim Rozendal: De afwaardering van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, de verkeerskundige gevolgen op netwerkniveau, Goudappel Coffeng-afstudeerrapport
Rozendal onderzocht het netwerk en de mobiliteitseffecten van aanpassing van 50- naar 30km/uur-wegen in Apeldoorn en Zutphen met het multimodale verkeersmodel van de regio Stedendriehoek. Uit dit onderzoek volgt dat de afgewaardeerde routes en gebieden sterke afnames in verkeers-intensiteiten laten zien, terwijl de hoofdwegen rond de stad (stadsring, snelwegen) meer autoverkeer te verwerken krijgen; ook oude doorgaande routes (die al eerder naar 30 km/uur werden gebracht) krijgen te maken met een toename van de auto-intensiteit. Op het niveau van de hele gemeente leidt de ombouw van alle wegen binnen de ring naar 30 km/uur modelmatig tot 1,7% minder autoverkeer en 3,3 % meer fietsverkeer.

Laurens Torbijn: De Grijze Weg, van behoeftes naar ontwerpoptimum, Goudappel Coffeng afstudeerrapport
Torbijn constateert in zijn onderzoek naar de 'optimale inrichting van grijze wegen' dat er goede methoden zijn om de wegfunctie ook in lastige gevallen te bepalen (volgens Duurzaam Veilig-wegcategorisering) en om de ambitie vanuit verkeer en ruimte te bepalen met 'functional ambiance'. Beide methoden bieden de wegontwerper echter weinig handvatten om te komen tot een concreet ontwerp. De Amsterdamse methode Puccini doet dat wel, maar is zeer specifiek op de Amsterdamse context gericht. Hij ontwikkelde op basis daarvan een handzame toolbox voor grijze wegen. Deze is gebaseerd op maatwerk per situatie, uitgaande van de omstandigheden, de kansen die de omgeving biedt en de verschillende gebruikerswensen. Hiermee ontstaat niet een blauwdruk voor een drukke 30km/uur-straat, maar juist een oplossing die past bij de eisen die de situatie stelt.

Jochem Buurstede: Fietsvoorzieningen op krappe erftoegangswegen, Onderzoek naar factoren en overwegingen die een rol spelen bij de keuze van de inrichting voor een krappe erftoegangsweg met een hoofdfietsroute, DTV Consultants – Stagerapport)
Buurstede heeft onderzocht op basis van welke overwegingen wegbeheerders een keuze maken tussen een (te drukke) fietsstraat, (te smalle) fietsstroken en een erftoegangsweg zonder fietsvoorzieningen. Tien factoren blijken van invloed te zijn op de keuzes die wegbeheerders maken, waarvan er vijf vrijwel altijd aan de basis blijken te liggen: de intensiteit (verhouding tussen auto en fiets), de ruimtelijke kwaliteit, het beleid, onderdeel fietsnetwerk en de politiek.

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

@swov_nl / @swov

linkedin.com/company/swov

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **9 oktober: meningsvormende bespreking**
- 2 oktober: meningsvormende bespreking
- 18 september: meningsvormende bespreking
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Elfrink (SP), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Malda (ChristenUnie), Simonis (GroenLinks), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Groot (CDA), Snelting (Volt), Brandts (D66), Van der Laak (Arnhem Centraal), Ait Chrif (PvdA), Maref (VVD).
De fracties van DENK, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking. Wethouder Kundic heeft haar beantwoording in eerste termijn hervat.

Toezeggingen

- Wethouder Kundic zegt toe om schriftelijk terug te komen op de voorgenomen ingang van de Zero-Emissie-zones en de aanpassing van de milieuzones, hoe dit in gang gezet wordt en wanneer deze ingaan volgens de planning, inclusief een uitleg over de aanvraag en kosten van ontheffingen (tijdelijk en permanent).
- Wethouder Kundic zegt toe om voor de communicatie van dit plan een planning te delen met de raad over wat er op welk moment gedeeld wordt als het gaat om de aanpassing van milieuzones.
- Wethouder Kundic zegt toe om een analyse met de raad te delen over mogelijke financiële risico’s van het mobiliteitsplan.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Wethouder Kundic is nog bezig met haar eerste termijn, hier kan volgende keer verder mee gegaan worden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

M. de Vries

Institute of Transport Economics
Norwegian Centre for Transport Research

ENGLISH Summary

Introduction of 30 km/h as general speed limit in European cities

What effects can be documented?

TØI Report 2009/2024 • Authors: Aud Tennøy, Cyriac George • Oslo 20244 • 46 pages

We have assessed and organized information related to the introduction of 30 km/h general speed limits in six European cities, as well as Spain. The decision to introduce such a speed limit can be taken at different levels – by national authorities defining speed limits in all cities, political authorities in urban municipalities, or authorities at different levels on parts of the road network they administer. With some exceptions for main roads, the 30 km/h general speed limit have been implemented on all or most streets and roads throughout the city or city region. Information about speed limits and enforcement of compliance are important elements of implementation. The cities have documented that the measure has produced desired effects, such as lower speeds, high levels of compliance, reduced noise and local pollution, no increase in travel time or congestion for vehicular traffic, and significantly fewer accidents, especially serious ones and those involving pedestrians and cyclists.

Background, assignment and implementation

Several European cities are working systematically to expand the share of their street network with a speed limit of 30 km/h. Many have introduced or are in the process of introducing a *general* speed limit of 30 km/h, which means that this is the default speed limit unless sign-posted otherwise. There are also ongoing discussions about the introduction of a general speed limit of 30 km/h in Norwegian urban areas, where there is a need for knowledge about the experiences of cities that have already implemented one. At the request of Viken County Administration, researchers at the Institute of Transport Economics have collected, assessed, summarized and structured information from cities and countries that have recently introduced 30 km/h speed limits, and who have expressed positive expectations and/or effects of the intervention on their websites.

Four of the cities (Brussels, Paris, Lille and Bilbao) introduced a general speed limit of 30 km/h in 2020 or 2021, while Grenoble did so in 2016 – 2017. London is in the process of gradually introducing a speed limit of 20 mph on parts of the main road network between 2020 and 2024, and in Spain a new law defining speed limits in all Spanish cities came into force in 2021. Viken County Council were interested in how the cities had proceeded with introducing the general speed limit, how the applicable areas were defined and which roads were exempt, what measures had been taken to monitor and enforce compliance, as well as the documented results and effects. In this study we seek to provide insight and knowledge to inform

discussions about the introduction of a general speed limit of 30 km/h in Norwegian cities and form a basis for further studies.

The main data source in this study has been documents describing how the six European cities, as well as Spain, have implemented changes to their speed limits in urban areas, how the new speed limits have been enforced and what the effects have been. Most of the cities implemented the changes just before or during the pandemic (most in 2020 and 2021). It is, therefore, to be expected that there is no well-documented knowledge of results from all cities, and that what exists mainly concerns more immediate effects regarding reduced speed, traffic accidents, noise, pollution, etc. We found considerable and thorough documentation from Grenoble, Brussels and London, and have emphasized these cities in the report. The relevant documents were taken from the websites of public authorities and organizations, and in some cases from more detailed reports.

Summary of main findings

The decision to introduce 30 km/h speed limits can be made at different levels – by national authorities defining speed limits in all cities, by political authorities in urban municipalities, or by authorities at different levels choosing to introduce this speed limit on the parts of the road and street network they administer.

Most of the cities have implemented the general speed limit of 30 km/h on all or most of the streets and roads in the city or city region. The exceptions to the general speed limit are main roads that are signposted at higher speeds and some local streets that are signposted at a lower speed. In most cities, the general speed limit of 30 km/h applies in the city itself (typically the city municipality), but in Grenoble it applies to almost all municipalities in the city region. In Grenoble, the introduction of a general speed limit of 30 km/h was the first measure to be implemented as part of a larger urban mobility plan. In London, they have begun to introduce a 20 mph speed limit on parts of the main road network in central parts of the city. The change in the law in Spain means, among other things, that the speed limit of 30 km/h applies to all streets with one lane in each direction in urban areas.

The cities have taken steps to ensure speed limits are adhered to, and several were in the process of stepping up their efforts. They have conducted information campaigns, intensified speed controls and taken organisational steps to ensure that speed limits are enforced. Spain has introduced a ban on the possession of devices that detect speed control radars in vehicles.

The cities have documented that the measure has produced desired effects, such as lower speeds, high levels of compliance with speed limits, as well as significantly fewer traffic accidents, particularly serious accidents and accidents involving pedestrians and cyclists. In Grenoble, Brussels and London, they documented that speeds went down as soon as the measure was introduced. In Grenoble, where the new speed limit applies to large parts of the city region, they found a greater level of compliance in the city itself than in neighbouring municipalities. Grenoble and Brussels documented that speeds decreased both on streets where the speed limit was reduced and on streets that underwent no change. It is too early to document more long-term effects related to sustainable urban development, such as changes in travel behaviour, urban life, well-being, etc. Authorities in Brussels and London investigated whether reduced speed limits resulted in, respectively, longer travel times and more congestion; in both instances it was found to be not the case. The cities that have measured or estimated the development in local pollution (Grenoble and Bilbao) and noise (Brussels) also found reductions.

We have thus found that the introduction of a general speed limit of 30 km/h in urban areas can be implemented in various ways, that cities have seen a need for information about and

intensified control and enforcement of speed limits, and that the measure has had the desired effects in the cities from which we have obtained documentation. The documentation is based on a few cases, which were initially understood as 'good cases', and the surveys were conducted relatively soon after the introduction of the intervention. Documentation from more cases is needed to be able to say something about whether similar results can be expected if a general speed limit of 30 km/h is introduced in other cities. The results, on the other hand, coincided across cities that are different in many ways.

Based on this, discussions related to the introduction of a general speed limit of 30 km/h in Norwegian cities may concern: Who should have the authority to decide which areas, streets and roads should have a speed limit of 30 km/h in Norwegian cities; To what extent should the speed limit apply in cities and regions; Which roads should be signposted at a higher speed; What information, control and enforcement measures need to be taken to ensure compliance with the lower speed limits; What further measures should be taken to ensure that a general speed limit of 30 km/h contributes to achieving national targets related to sustainable urban development; How will introducing this in Norway be investigated and documented?

Decisions have been made at various levels

The introduction of a general 30 km/h speed limit and the significant expansion of road networks on which such speed limits apply were taken at various levels. Spain imposed general speed limits on all streets and roads in all Spanish cities by law in 2021. The speed limits are either 50, 30 or 20 km/h, depending on the number of lanes. According to the law, the speed limit in all streets with one lane in each direction in all Spanish cities, including one-way streets, is now 30 km/h. In 2015, France passed a law giving mayors the right to implement municipal speed limits lower than those specified in the French Highway Code. By 2022, more than 30 French cities had introduced a general speed limit of 30 km/h throughout parts of the city. Also in Brussels, it was the authorities in the city who decided to introduce such a speed limit. In the UK, local London borough authorities have been implementing a 20 mph speed limit on an increasingly large share of the local street network for years, and at least one borough has introduced a general speed limit of 20 mph. The change happening now is that a 20 mph speed limit is also being introduced on parts of the main road network, which is administered by the more overarching authority Transport for London, and particularly on the main road network in central parts of the city. This is part of a larger plan initiated by the Mayor of London. We cannot determine the best way to organise these findings based on the cases and material we have examined. The descriptions of how implementation is carried out in different countries and cities may nevertheless be relevant in discussions about whether and how a general speed limit of 30 km/h should be introduced in Norwegian urban areas.

How areas with a general speed limit of 30 km/h are delimited

In most cases, the introduction of the 30 km/h general speed limit took place in the city proper or in large parts of the city region with signposting for specific roads that allow higher speeds. In Spain, a national law defines which roads can have a speed limit higher than 30 km/h (mainly roads with two lanes or more per direction of travel). Bilbao stands out as the only city that has a general speed limit of 30 km/h on all streets and roads throughout the city, without exception. In most cities, the general speed limit of 30 km/h applies in the city proper (typically at the municipal level), but in Grenoble it applies to almost all municipalities in the city region. In Grenoble, the introduction of a general speed limit of 30 km/h was the first measure to be implemented as part of a larger urban mobility plan. It appears that this was an early measure also in Brussels (part of the Good Move Strategy) and London (part of the Mayor's Vision Zero Action Plan). The Greater London Authority is since 2020 in the process of introducing a speed limit of 20 mph on key parts of the Transport for London Road Network in central parts of the

city, while all or parts of the street network administered by the various boroughs already have such a speed limit. Most cities introduced the general speed limit to the pertinent areas on a single day, whereas Grenoble and London introduced it gradually in different parts of the city region. All six cities already had experience with speed limits of 30 km/h (or 20 mph), and the proportion of streets that had such a speed limit in the pre-situation varied from 15% (Grenoble) to 87% (Bilbao). The descriptions of how the various cities have defined the areas and streets to which the general speed limit of 30 km/h applies, and which roads are sign-posted at higher speeds, can be a useful background if such speed limits are to be introduced in Norwegian cities. Important questions may revolve around whether the general speed limits should apply only to the city itself and how much of the city region they should apply to, as well as what types of roads should permit higher speeds.

Control and enforcement of speed limits

The cities covered in this study have adopted various measures to help ensure compliance with the new speed limits. We have documented that Grenoble, Brussels and Paris have carried out information campaigns, and we assume that the other cities have done so as well. Several cities (at least Grenoble and Bilbao) have increased their use of roadside displays that show drivers their speed based on radar measurements, but where no fines are imposed. London and Bilbao have increased the number of speed controls. Bilbao has doubled its numbers, and in London it now prioritises the most dangerous drivers, areas and times. This has resulted in a 72% increase in the number of fines issued in London. In Bilbao, the police's long-term goal is to issue fewer fines, despite increased efforts. In Belgium, they have established a new National Prosecutor's Office for Road Safety to manage the expected increase in fines. In Paris, they are considering establishing a municipal police force dedicated to enforcing traffic rules. In order to encourage compliance, authorities in Spain have, among other things, legislated a ban on the possession of radar detection devices in vehicles, violations of which are punishable by fines and loss of points on one’s license.

Documented results and effects

All the cities that had examined the effects of the new speed limits on the vehicle speeds (Grenoble, Brussels, London and Bilbao) documented a significant reduction. In Grenoble and Brussels, they found that speeds were reduced both on streets where speed limits were reduced to 30 km/h and on streets that maintained higher limits. In Grenoble, the proportion of the street network with a speed limit of 30 km/h increased from 15% to 82%, and the introduction of the general speed limit was the first measure taken as part of a larger plan to improve the urban environment. A year after the introduction of the measure, the average speed on streets where the speed limit had been reduced from 50 to 30 km/h was as low as 30.5 km/h in the central areas, but were higher (39.2 km/h) in neighbouring municipalities (where the same speed limit applied). In Brussels, they found that the reduction in speed occurred immediately after the new speed limits were introduced, and that the effect increased over time. In London, the effects of introducing general and lower speed limits have been documented several times, and each time they have found significant speed reductions. In the cities that investigated compliance with the speed limit (Grenoble, Brussels, London and Bilbao), they found that speed limits were largely complied with, especially in the central urban areas. In Bilbao, the number of fines for running a red light was reduced by 47%. Speed measurements on 19 city streets in Spain showed that 32% of motorists complied with the speed limit of 30 km/h and that the average speed in these streets was 35.6 km/h.

All the cities documented significant reductions in the number of road accidents, particularly those involving pedestrians (e.g., 24% in Grenoble and 63% in London), and the number of serious accidents (e.g., 25% in both Brussels and London). This was as expected, given previous

research showing that reduced speeds result in fewer serious traffic accidents. In Spain, they found that the number of fatal accidents in urban areas decreased by 9% from 2019 to 2022 (the law came into force in 2021).

Authorities in Brussels and London investigated whether reduced speed limits resulted in, respectively, longer travel times and more congestion; in both instances it was found to be not the case. The cities that have measured or calculated the development in local pollution (Grenoble and Bilbao) and noise (Brussels) have found reductions.

The documentation of desired results following the introduction of a 30 km/h general speed limit provides useful insights that can inform discussions about similar efforts in Norwegian urban areas.

Too early to document long-term consequences

Grenoble is the only city for which we have obtained documentation of surveys on changes in how the street environment is experienced. A clear finding was that low vehicle speed was among the most important factors highlighted by those who stated that they were satisfied with the street environment, while high vehicle speed was the factor highlighted by a large majority of those who stated that they were not satisfied with the street environment. As expected, we did not find studies on whether the introduction of a 30 km/h general speed limit in cities has contributed to effects that can be linked to more sustainable urban development, such as: changing travel habits towards greater use of public transport, cycling and walking; improved public health; livelier and more pleasant neighbourhoods and cities; increased well-being in and use of cities; more space for pedestrians, city life and greenery, etc. Although it will take more time to be able to measure and verify, knowledge from previous studies has led to clear expectations that reduced speed limits and vehicular speed on streets will contribute to such results.

Further investigations

A general speed limit of 30 km/h is being introduced in an increasing number of cities, most recently Amsterdam in December 2023. One can hope and expect that the effects and results of their implementation will be thoroughly evaluated and documented, also if carried out in Norwegian cities. Such documentation provides a basis for cities to learn from each other and to develop more sustainable, pleasant, safe and efficient cities in the future.

The document study presented in this report has raised several questions that may be useful in future investigations. In order to gain a broader and more thorough understanding of what results can be expected following the implementation of such measures in other cities, documentation should be obtained from more cities where a general speed limit of 30 km/h, or similar, has been introduced. Such investigations should include smaller towns and cities where such measures have been in place for years. Interviews with academics and politicians, both in the case cities in this study and others that have taken similar measures, would also provide valuable insights on how decisions and administrative implementation of the measure were carried out, as well as what discussions arose and developed during and after the proposal and implementation stages.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **20 november: meningsvormende bespreking**
- 9 oktober: meningsvormende bespreking
- 2 oktober: meningsvormende bespreking
- 18 september: meningsvormende bespreking
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Snelting (Volt), Maref (VVD), Malda (ChristenUnie), Van der Laak (Arnhem Centraal), Ait Chrif (PvdA), Groot (CDA), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Brandts (D66), Verheij (PVV), Usta (DENK), Simonis (& Noomen) (GroenLinks).
De fracties van SP, BurgerBelang Arnhem, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink en Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking. Wethouder Kundic heeft haar beantwoording in eerste termijn hervat. De eerste termijn van de wethouder is daarmee afgerond. De raadskamer is gestart met haar eerste termijn.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Tijdens de tweede termijn hebben 10/11 aanwezige fracties een tweede termijn gehouden, van de aanwezige fracties moet enkel GroenLinks nog een tweede termijn houden. daarna kan het college een tweede termijn houden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

J. Gerretschen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **27 november: meningsvormende bespreking**
- 20 november: meningsvormende bespreking
- 9 oktober: meningsvormende bespreking
- 2 oktober: meningsvormende bespreking
- 18 september: meningsvormende bespreking
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Snelting (Volt), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Maref (VVD), Groot (CDA), Nede (ChristenUnie), Brandts (D66), Philips (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Van der Laak (Arnhem Centraal), Ait Chrif (PvdA).
De fracties van SP, DENK, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking. De tweede termijn van de raadskamer is hervat en afgerond. Wethouder Kundic is gestart met de beantwoording in tweede termijn.

Toezeggingen

- Wethouder Kundic zegt toe om de eerder overwogen alternatieven te delen met de gemeenteraad.
- Wethouder Kundic zegt toe om een memo aan de gemeenteraad te sturen waarin de afhankelijkheden tussen projecten binnen het DMP nader geduid worden.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Wethouder Kundic kan tijdens een volgende behandeling verdergaan met de beantwoording in tweede termijn.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

J. Gerretschen

Memo

Datum : 18-11-2024

Aan : Raadsleden en fractievolgers

Van : Wethouder Nermina Kundic

Betreft : Afdoening toezegging 1635 ingang van de Zero-Emissie-zones en de aanpassing van de milieuzones

---

Tijdens de meningsvormende bespreking van het Duurzaam Mobiliteitsplan op woensdag 9 oktober heb ik onderstaande toezegging 1635 gedaan:

Wethouder Kundic zegt toe om schriftelijk terug te komen op de voorgenomen ingang van de Zero-Emissie-zones en de aanpassing van de milieuzones, hoe dit in gang gezet wordt en wanneer deze ingaan volgens de planning, inclusief een uitleg over de aanvraag en kosten van ontheffingen (tijdelijk en permanent).

Met dit memo beschouw ik de toezegging 1635 als afgedaan.

Algemeen overzicht Zero-emissiezone en Milieuzone

De Zero Emissiezone (ZEZ) en de Milieuzone (MZ) zijn twee soorten zones die elk een specifieke focus en aanpak hebben, maar met eenzelfde doel: het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van vervuiling in stedelijke gebieden. Op 1 juni 2026 wordt in Arnhem een Zero Emissiezone ingevoerd en wordt de bestaande Milieuzone aangescherpt.

Recent is in de Tweede Kamer een motie aangenomen over uitstel van de invoering van zero emissiezones. Het is vooralsnog onduidelijk welke impact dit heeft op gemeenten. Dat levert onduidelijkheid op voor gemeenten die samen met ondernemers bezig zijn de zero-emissiezone in te voeren. Veel gemeenten voeren de ze-zone in op 1 januari 2025. Bij ons is de invoering al later gepland, namelijk op 1 juni 2026. Die planning blijft staan, zodat we ondernemers duidelijkheid en continuïteit kunnen bieden. We blijven de ontwikkelingen in Den Haag op de voet volgen.

Zero Emissiezone (ZEZ)

Ingangsdatum 1 juni 2026

De Zero Emissiezone wordt vanaf 1 juni 2026 van kracht en geldt voor bedrijfsvoertuigen, zoals bestelwagens en vrachtwagens, die fossiele brandstoffen gebruiken (dus zowel diesel als benzine, LPG en CNG). Vanaf deze datum mogen deze voertuigen de Zero Emissiezone niet meer in. Er is echter een overgangsperiode tot 2030 voor de implementatie van strengere regels. De zone is een maatregel om de vervuiling door logistieke voertuigen te verminderen en de EU-luchtkwaliteitsnormen te behalen.

Doelgroep en Handhaving

De Zero Emissiezone richt zich specifiek op vracht- en bestelauto's, die een hogere emissie veroorzaken dan personenauto’s. De handhaving van de Zero Emissiezone gebeurt door middel van camera’s die

kentekens kunnen herkennen, vergelijkbaar met de Milieuzone, maar met een striktere eis voor de voertuigen die er wel of niet in mogen rijden.

Ontheffingen en Loket
Voor ondernemers en particulieren die niet in aanmerking komen voor de Zero Emissiezone, kunnen ontheffingen worden aangevraagd. De aanvraag voor ontheffingen kan via een centraal loket van de RDW. Er zijn verschillende typen ontheffingen beschikbaar:

1. Langdurige ontheffing zoals voor voertuigen die in bestelling zijn, voor bijzondere voertuigen, en voor bepaalde gevallen van economische noodzaak (€100). Afhankelijk van voertuig en reden, geldig voor maximaal 3 jaar;
2. Dagontheffing zoals bedrijfsauto's, vrachtauto's en kampeerwagens die geen toegang hebben tot de zero-emissiezone (€ 30 per dag);
3. Gemeentespecifieke ontheffingen zoals voor bedrijfseconomische omstandigheden zoals dreigend faillissement en bijzondere omstandigheden zoals ziekte, pensionering of netcongestie (€250) Afhankelijk van voertuig en reden, geldig voor maximaal 3 jaar.

Communicatie en Participatie
De communicatie richting belanghebbenden zal via meerdere kanalen verlopen:

1. Algemene informatie over de ontheffingen, de voorwaarden en aanvragen voor zero-emissiezone is te vinden via de website van gemeente Arnhem en landelijke website Opwegnaarzes en RDW.
2. Campagne voor MKB/ZZP:
   a. Social media campagnes
   b. Informatiegesprekken via een ZE-adviseur
3. Uitvoeringsprogramma Zero Emissie Stadslogistiek (UZES):
   Gericht op het betrekken van ondernemers uit de sectoren afvalbeheer, horeca, retail, bouw, en pakketlevering bij het slimmer en duurzamer organiseren van hun logistiek.

Milieuzone

Ingangsdatum 1 juni 2026
De Milieuzone bestaat al langer, maar zal vanaf 1 juni 2026 worden aangepast. De norm voor dieselvoertuigen wordt aangescherpt: vanaf deze datum moeten dieselvoertuigen minimaal voldoen aan emissieklasse 5, in plaats van de huidige emissieklasse 4. Voor bestel- en vrachtwagens wordt de milieuzone ingetrokken (immers hiervoor geldt het zero-emissiezone kader).

Doelgroep en Handhaving
De Milieuzone geldt voor zowel personenauto's als bedrijfsauto's en vrachtwagens die op diesel rijden. De handhaving is ook hier gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit door middel van kentekenherkenning en camera's. De Milieuzone wordt dus op sommige punten strenger, maar de focus ligt in dit geval op dieselvoertuigen, terwijl de Zero Emissiezone geldt voor alle fossiele brandstoffen bij logistieke voertuigen.

Ontheffingen en Loket
De ontheffingen voor de Milieuzone kunnen worden aangevraagd via een gemeentelijk loket. Er zijn verschillende ontheffingsmogelijkheden:

1. Langdurige ontheffing (€50 - €282): Afhankelijk van voertuig en reden, geldig voor 3 jaar.
2. Dagontheffing (€36 per dag): Maximaal 12 keer per jaar aan te vragen.
3. Hardheidsclausule (€282): Voor individuele schrijnende gevallen, geldig voor maximaal 3 jaar.

Communicatie en Participatie
Algemene informatie over de milieuzone is te vinden via de website van gemeente Arnhem en milieuzones in Nederland.
Vanaf uiterlijk 1 juni 2025 zal een campagne starten voor bewustwording. Dit omvat:

- Advertenties, billboards, en flyers
- Website van de gemeente
- Waar mogelijk aansluiting bij campagnes voor de Zero Emissie-zone

In de eerste maanden na de invoering zullen overtreders alleen een waarschuwing ontvangen; boetes volgen later.

Vergelijking en Harmonisatie
De Zero Emissiezone en de Milieuzone lijken in de praktijk veel op elkaar en worden vaak door het publiek met elkaar verward. Beide zones zijn afgebakend met bebording en worden gehandhaafd met camera's. De belangrijkste verschillen zitten in de doelgroep en de specifieke eisen die worden gesteld.

- De Zero Emissiezone is gericht op logistieke voertuigen (zoals bestelwagens en vrachtwagens) die fossiele brandstoffen gebruiken, dus ook benzine, LPG en CNG.
- De Milieuzone richt zich specifiek op dieselvoertuigen en geldt zowel voor personenauto's, bestelbussen, autobussen als vrachtwagens.

Harmonisatie en Toekomst
Om verwarring te voorkomen zal de Zero Emissiezone op de centrumring van Arnhem leidend zijn voor vracht- en bestelauto's, met aanvullende eisen vanuit de Milieuzone voor dieselpersonenauto's en autobussen. Dit betekent dat de eisen voor bestel- en vrachtwagens voor de milieuzone worden ingetrokken. Daarnaast wordt er gekeken naar de verplichtingen vanuit de EU-luchtkwaliteitsnormen voor 2030. Dit kan in de toekomst leiden tot strengere regels voor brom- en snorfietsen, taxi's, en andere voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden.

Voor de Milieuzone kunnen voertuigeigenaren via de gemeente ontheffing aanvragen. Voor de Zero-emissiezone is er een landelijk ingericht loket waar voertuigeigenaren ontheffing kunnen aanvragen. De voorwaarden zijn bij beide zones landelijk geharmoniseerd. Daarmee wordt een lappendeken aan verschillende normen en voorwaarden in gemeenten voorkomen.

In Arnhem werken we toe naar één ontheffingsysteem voor zowel de zero-emissiezone als de milieuzone. Dit wordt achter de schermen goed geregeld zodat er voor de weggebruiker een eenduidig en heldere ontheffingverlening komt. Hierbij zullen de ervaringen van gemeenten met een milieuzone voor personenauto's, die op 1 januari aanstaande een ZE-zone gaan invoeren (Amsterdam, Utrecht, De Haag) worden opgevraagd en meegenomen.

Conclusie
De invoering en modernisering van zowel de Zero Emissiezone als de Milieuzone hebben als doel de luchtkwaliteit in Arnhem te verbeteren en de stad voor te bereiden op de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Er is een verschil in doelgroepen en eisen voor beide zones, maar waar mogelijk worden de communicatie- en participatie-inspanningen gecombineerd. Voor zowel ondernemers als particulieren is het belangrijk dat ze op tijd geïnformeerd worden over de nieuwe normen die vanaf 1 juni 2026 van kracht zijn en de mogelijkheden voor ontheffingen.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **4 december: meningsvormende bespreking**
- 27 november: meningsvormende bespreking
- 20 november: meningsvormende bespreking
- 9 oktober: meningsvormende bespreking
- 2 oktober: meningsvormende bespreking
- 18 september: meningsvormende bespreking
- 4 september: meningsvormende bespreking
- 28 augustus: meningsvormende bespreking
- 19 juni: hervatting informatieve bespreking (rondetafel)
- 15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Snelting (Volt), Maref (VVD), Groot (CDA), Jansen (ChristenUnie), Brandts (D66), Philips (Partij voor de Dieren), Simonis (GroenLinks), Van der Laak (Arnhem Centraal), Ait Chrif (PvdA).
De fracties van SP, DENK, BurgerBelang Arnhem, PVV, Forum voor Democratie en Groep Van den Broek waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder), Bulsink & Van Vliet (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De bespreking is gestart met de hervatting van de meningsvormende bespreking. De tweede termijn van de raadskamer is hervat en afgerond. Wethouder Kundic is gestart met de beantwoording in tweede termijn.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking is afgerond en diverse fracties hebben moties en amendementen aangekondigd. De raadskamer besluit dat het voorstel doorgeleid kan worden voor de bespreking van amendementen en/of moties.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

L. Manders

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Agenderingsverzoek ‘Begaanbaarheid Markt’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Procedure:

Datum vergadering
04-12-2024

Type voorstel
Agenderingsverzoek van de fracties BurgerBelang Arnhem en ChristenUnie.

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de informatieve bespreking en debat met de wethouders.

Informatieve bespreking:
Twee insprekers.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Er ligt geen besluit voor bij de gemeenteraad.

Indieners van het agenderingsverzoek willen de raadsbrief ''Toegankelijkheid Markt, toezegging 1519'' agenderen vanwege zorgen over de fysieke toegankelijkheid van de weekmarkt door de bestrating.

Aandachtspunten

Bespreking raadsbrief
Op 20 maart 2024 heeft reeds een agenderingsverzoek over de begaanbaarheid van de Markt plaatsgevonden. Naar aanleiding van dit agenderingsverzoek is door het college van B&W de raadsbrief "Toegankelijkheid Markt, toezegging 1519" gestuurd met mogelijke scenario’s om de toegankelijkheid van de Markt te verbeteren. Dit agenderingsverzoek wil deze raadsbrief agenderen om hier met college en betrokkenen over van gedachten te wisselen.

Informatieve bespreking - insprekers
Ten tijde van het publiceren van de agenda zijn er twee aanmeldingen om in te spreken. De bespreking start met de inspraak. Hierin krijgt iedere deelnemer eerst de gelegenheid voor een inleiding van 5 minuten waarin ze zichzelf voorstellen en de belangrijkste boodschap aan de raad overbrengen. De deelnemers wordt gevraagd om hun mening over de verschillende scenario’s uit de raadsbrief te delen. Na elke inspraak kunnen de aanwezige raadsfracties vragen stellen aan de deelnemers. Indien er meer aanmeldingen komen, kan dit nog veranderen in een rondetafelgesprek. Zie de bijlage op iBabs voor het actuele overzicht van de insprekers.

Meningsvormende bespreking – debat met de wethouders
Er wordt gestart met de meningsvormende bespreking in twee termijnen. Zie voor meer informatie over de bespreking pagina 2.

Contactgegevens

Portefeuillehouders:
Bob Roelofs
Maurits van de Geijn

Ambtenaar
Jeanette Krol
Jeanette.krol@arnhem.nl
+31263774312

Raadsadviseur
Robin Oosthout
Robin.oosthout@arnhem.nl
+31625776491

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Op 25 oktober 2023 heeft de fractie BurgerBelang Arnhem artikel 44-vragen gesteld over de toegankelijkheid van de Markt.
- Op 6 december 2023 heeft de fractie ChristenUnie bij de rondvraag vragen gesteld over de begaanbaarheid van de Markt.
- Op 20 maart 2024 heeft een agenderingsverzoek van de fracties BurgerBelang Arnhem en ChristenUnie plaatsgevonden over de toegankelijkheid van de weekmarkt. Naar aanleiding daarvan hebben de betrokken portefeuillehouders toegezegd de raad te informeren over mogelijke scenario's om de Markt toegankelijker te maken.
    - Toezegging 1519: Toegankelijkheid weekmarkt
- Op 24 april 2024 is de raad over de mogelijke scenario's geïnformeerd via de raadsbrief "Toegankelijkheid Markt, toezegging 1519".
- Het huidige agenderingsverzoek heeft als doel de inhoud van deze raadsbrief met betrokkenen en portefeuillehouders te bespreken.

Voorgestelde behandelwijze

Informatieve bespreking

Ten tijde van publicatie van de agenda zijn er twee aanmeldingen ontvangen om in te spreken. De insprekers krijgen elk vijf minuten waarin zij zichzelf voorstellen en de belangrijkste boodschap aan de gemeenteraad overbrengen. Na elke inspraak is er gelegenheid voor vragen vanuit de aanwezige raadsfracties.

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Indien de informatieve bespreking en het debat met de wethouders zijn geweest, is het agenderingsverzoek afgerond.

Arnhem, 28 augustus 2024

Verzoek agenderen: Begaanbaarheid Markt

Aan de voorzitter van de raad

Recent stelden wij de begaanbaarheid voor mensen met een fysieke beperking van de Markt aan de orde in een agenderingsverzoek op 20 maart 2024, in aansluiting op o.a. artikel 44-vragen op 25 oktober 2023 en een rondvraag op 6 december 2023. In antwoord op de gestelde artikel 44 -vragen gaf de portefeuillehouder aan dat de weekmarkt in 2016 is heringericht. Toentertijd was de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST) nog niet voorgelegd aan en vastgesteld door de gemeenteraad. In 2018 is er onderzoek gedaan naar de toegankelijkheid van de Markt.

Op 23 april 2024 is er door het college van B&W een raadsbrief gestuurd inzake afdoening toezegging 1519, naar aanleiding van dit agenderingverzoek.

In deze raadsbrief zijn vier verschillende scenario's opgenomen, om dit probleem aan te pakken. De beantwoording in deze raadsbrief is voor ons aanleiding om nader met de raad, de portefeuillehouder(s) en onder andere een vertegenwoordiging van het Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten in gesprek te gaan en duiding te geven aan de huidige situatie. Graag willen wij deze raadsbrief agenderen voor een raadskameravond, om hier met college en betrokkenen van gedachten over te wisselen.

Vriendelijke groet,

Nico Wiggers - BurgerBelang Arnhem

Ab Zijlstra – ChristenUnie Arnhem

Aan de gemeenteraad

Datum : 23 april 2024
Zaaknummer : 4167312
Contactpersoon : Jeanette Krol
Telefoonnummer : 06-15013736

Onderwerp: Toegankelijkheid Markt , toezegging 1519

Geachte voorzitter en leden,

Tijdens de politieke avond van 20 maart 2024 hebben wethouder Roelofs en Van de Geijn bij het agenderingsverzoek Begaanbaarheid Markt de toezegging gedaan in april 2024 via een raadsbrief de raad te informeren over de mogelijke oplossingen om de weekmarkt toegankelijker te maken.
Met deze brief komen wij deze toezegging na.

Arnhemse Standaard Toegankelijkheid
Zoals we bij eerdere beantwoording van art 44-vragen over dit onderwerp hebben aangegeven willen we een inclusieve stad zijn. Een stad waarin iedereen zich gezien, gehoord, gewaardeerd en veilig voelt. Een stad waar iedereen gelijkwaardig is en zo behandeld wordt. Dat iedereen op alle gebieden mee kan doen. Zeker ook mensen met een beperking of chronische ziekte. Dat is het Arnhem dat we willen zijn. Dat is het Arnhem waar we aan werken.
De herinrichting van de Markt heeft in 2016 plaatsgevonden. Toen was de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST) nog niet voorgelegd aan en vastgesteld door uw gemeenteraad.
Na oplevering van de Markt kregen wij klachten over hoogteverschillen op het plein. In 2018 hebben wij de grootste hoogteverschillen van de keien af laten slijpen. Ondanks deze eerder gedane aanpassingen wordt het plein door sommige gebruikers nog steeds als ontoegankelijk ervaren.
De Markt heeft vanuit technisch oogpunt nu en in de nabije toekomst echter geen groot onderhoud nodig.

Mogelijkheden voor betere toegankelijkheid
De raad heeft gevraagd om in beeld te brengen welke mogelijkheden er zijn om de makt beter toegankelijk te maken en wat de kosten daarvan zouden zijn. Hieronder gaan we in op de mogelijkheden die we hiervoor zien. Een aantal opties is tijdens de raadsbehandeling al genoemd.
De optie om de weekmarkt te verplaatsen, zoals op de avond ook werd genoemd, hebben we niet uitgewerkt omdat dit geen draagvlak heeft bij de stichting Arnhemse markten en alle benodigde

voorzieningen op het marktplein zijn gerealiseerd. Bovendien wordt het marktplein tevens gebruikt voor evenementen. Het verplaatsen van de markt levert daarvoor geen oplossing.

In de onderstaande tabel hebben we de verschillende opties samengevat met daarbij een beoordeling van een aantal criteria.
Voor de optie opnieuw aanleggen hadden we naar aanleiding van raadsvragen al een kostenraming opgesteld. Deze hebben we ter informatie bijgevoegd. De raming is opgesteld door de gemeente. Hierbij is uitgegaan van uitvoering met zero emissie (kolom Q in de overzichtstabel van de kostenraming in de bijlage) De kosten van de andere opties zijn gebaseerd op de inschatting van deskundigen.
Voor de optie matten leggen bestaan de kosten uit de aanschaf van de matten en daarnaast nog de terugkerende kosten voor neerleggen opruimen en opslaan etc.
Onlangs hebben we op een proefstuk getest of het mogelijk is de natuursteen verder af te slijpen zodat er een veel vlakker oppervlak ontstaat. Van het resultaat hebben we enkele foto's als bijlage toegevoegd. U kunt dit ook zelf buiten bekijken (op de bijgevoegde foto's is de locatie herkenbaar , de inrit ter hoogte van Prinsenhof). Bij de kosteninschatting zijn we ervan uitgegaan dat we de natuurstenen cirkel rond de fontein en de om het plein gesitueerde parkeerstroken hierbij niet meenemen.

Opties	Opnieuw aanleggen	Een asfalt-laag aanbrengen over huidige bestrating	Natuurstenen stroken afslijpen	Matten leggen
Geschatte kosten	€ 1.300.000	€ 800.000	€ 300.000	€ 300.000
Extra jaarlijkse beheerkosten				€ 200.000
Verwachte levensduur	40 jaar	15 jaar	33	5-10 jaar
Kosten per jaar , kosten verdeeld over verwachte levensduur	€ 32.500	€ 53.000	€ 9.000	€ 240.000
Tijdelijke verplaatsing markt nodig (met bijkomende kosten)	ja	ja	nee	nee
Effect op beeldkwaliteit	+/-	--	-	+/-
Mate van verbetering toegankelijkheid	++	+++	+	+/-
duurzaamheid	---	-	+/-	-
Mogelijke start uitvoering	Eind 2025	Eind 2025	Medio 2024	Eind 2024
Doorlooptijd uitvoering	8 maanden	3 maanden	4 maanden	wekelijks

Voordat daadwerkelijk aanpassingen aan de Markt worden gedaan is het natuurlijk van belang hier met de Apcg maar ook met de marktmeester afstemming over te zoeken. De Apcg heeft al kennis genomen van het afgeslepen proefvak en ze vinden dit een verbetering t.o.v. de huidige situatie. Er is echter nog geen gelegenheid geweest om dit met ervaringsdeskundigen te testen. Om dit goed te kunnen beoordelen is volgens de Apcg een groter proefstuk nodig.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

J.H. de Baas A. Marcouch

Bijlagen:

- kostenraming opnieuw aanleggen Markt
- foto’s proefstuk afslijpen natuurstenen strook

post	Omschrijving	Eenh	Hoeveelh	Eenhprijs ZE	Totaal ZE	
1	**opbreekwerkz**	**EUR**	**1**	**€ 119.323,80**		
1000	**bijkomende werkz**	**EUR**	**1**	**€ 1.260,00**		
100010	toepassen boombescherming	st	24	€ 52,50	€ 1.260,00	
1010	**inrichting**	**EUR**	**1**	**€ 4.587,80**		
101010	opbr en afv marktkraamankers	st	1500	€ 1,50	€ 2.250,00	
101020	opbr en verv fietsnietjes naar depot hergebr	st	50	€ 43,60	€ 2.180,00	
101030	opbr en verv verkeersbordpaal met bord naar depot hergebr	st	6	€ 26,30	€ 157,80	
1020	**verharding**	**EUR**	**1**	**€ 70.156,00**		
102010	opbr en afv kasseien, hv incl voegvulling	m2	2440	€ 14,50	€ 35.380,00	
102020	opbr en verv sbs wf ev zwart rood naar depot hergebr	m2	4140	€ 8,40	€ 34.776,00	
1030	**fundering**	**EUR**	**1**	**€ 43.320,00**		
103010	opbr en afv splitbeton d=5cm	m2	2850	€ 5,20	€ 14.820,00	
103020	opbr en afv betonstrook d=15cm	m2	2850	€ 10,00	€ 28.500,00	
3	**riolering**	**EUR**	**1**	**€ 3.274,50**		
3020	**putten**	**EUR**	**1**	**€ 3.274,50**		
302010	op hoogte stellen putrand met deksel	st	5	€ 654,90	€ 3.274,50	
4	**verhardingen**	**EUR**	**1**	**€ 603.473,40**		
4000	**bijkomende werkz**	**EUR**	**1**	**€ 54.218,10**		
400010	afwerken zandbed	m2	6630	€ 2,30	€ 15.249,00	
400020	lev en aanbr straatlaag WD06 d=5cm	m2	6307	€ 5,60	€ 35.319,20	
400030	lev en aanbr straatlaag splitbeton	m2	323	€ 11,30	€ 3.649,90	
4010	**fundering**	**EUR**	**1**	**€ 48.289,00**		
401010	lev en aanbr betongranulaat d=15cm	m2	2440	€ 7,80	€ 19.032,00	
401020	profileren en afwerken betongranulaat	m2	6630	€ 3,00	€ 19.890,00	
401030	lev en aanbr beton d=15cm tbv waterlaag tbv fontein	m2	323	€ 29,00	€ 9.367,00	
4020	**kantopsluiting**	**EUR**	**1**	**€ 72.540,00**		
402010	lev en aanbr 1-streklaag sbs wf zwart rood in specie	m	5850	€ 12,40	€ 72.540,00	
4030	**bestrating**	**EUR**	**1**	**€ 428.426,30**		
403010	verv en aanbr sbs wf ev zwart rood uit depot hergebr	m2	3312	€ 23,80	€ 78.825,60	
403020	lev en aanbr sbs wf ev zwart rood	m2	828	€ 86,90	€ 71.953,20	
403030	lev en aanbr sbs wf hv mix stroomlagen en p-vakken	m2	1912	€ 80,10	€ 153.151,20	
403040	lev en aanbr sbs wf hv mix P-vakken	m2	528	€ 80,10	€ 42.292,80	
403050	lev en aanbr sbs wf hv mix incl aanbr met hechtmortel	m2	323	€ 145,60	€ 47.028,80	
403060	lev en aanbr voegvulling tbv fontein	m2	323	€ 108,90	€ 35.174,70	
5	**bebakening en inrichting**	**EUR**	**1**	**€ 43.453,00**		
5000	**markering**	**EUR**	**1**	**€ 6.108,00**		
500010	lev en aanbr p-vak markering rollaag sbs df wit	m2	24	€ 254,50	€ 6.108,00	
5010	**bebording**	**EUR**	**1**	**€ 315,00**		
501010	verv en aanbr verkeersbordpaal met bord uit depot hergebr	st	6	€ 52,50	€ 315,00	
5020	**inrichting**	**EUR**	**1**	**€ 37.030,00**		
502010	lev en aanbr marktkraamankers	st	400	€ 68,50	€ 27.400,00	
502020	verv en aanbr fietsnietjes uit depot hergebr	st	50	€ 97,00	€ 4.850,00	
502030	op hoogte stellen spindels brandkraan	st	1	€ 220,00	€ 220,00	
502040	op hoogte stellen boomroosters	st	18	€ 127,00	€ 2.286,00	
502050	op hoogte stellen luik energievoorziening markt	st	12	€ 189,50	€ 2.274,00	255,5
6	**verkeersmaatregelen en fasering**	**EUR**	**1**	**€ 9.754,80**		
600010	verkeersmaatregelen klein	wk	12	€ 315,90	€ 3.790,80	
600020	toepassen bouwhekken L=280m	wk	12	€ 497,00	€ 5.964,00	
8	**bijkomende kosten**	**EUR**	**1**	**€ 24.000,00**		
800010	inrichten werkterrein	EUR	1	€ 12.000,00	€ 12.000,00	
800020	opruimen werkterrein	EUR	1	€ 12.000,00	€ 12.000,00	
	SUBTOTAAL	**EUR**	**1**		**€ 803.300,00**	
	nader te detailleren	EUR	5%	€ 803.300,00	€ 40.165,00	
929990	Uitvoeringskosten	EUR	6%	€ 803.300,00	€ 48.198,00	
939990	Algemene kosten	EUR	8%	€ 803.300,00	€ 64.264,00	
949990	Winst en risico	EUR	4%	€ 803.300,00	€ 32.132,00	
	AANNEEMSOM	**EUR**	**1**		**€ 988.100,00**	
	WERKZAAMHEDEN DERDEN	**EUR**	**1**	**€ -**		
	weekmarkt verplaatsen	EUR	1	€ -	€ -	
	kabels en leidingen	EUR	1	€ -	€ -	
	DIRECTE KOSTEN	**EUR**	**1**		**€ 988.100,00**	
	VAT engineering	EUR	22%	€ 988.100,00	€ 217.382,00	
	risicoreservering	EUR	10%	€ 988.100,00	€ 98.810,00	
	afdrachten CROW	EUR	0,3%	€ 988.100,00	€ 2.964,30	
	INDIRECTE KOSTEN	**EUR**	**1**		**€ 319.200,00**	
	TOTALE KOSTEN	**EUR**	**1**		**€ 1.308.000,00**	

bedrag voor uitvoering Zero-emissie

Foto's van proef met afslijpen natuursteen op markt. Uitgevoerd op 2 april 2024

Eerste foto is eindresultaat na 1 week , de laatste foto is na 2 weken in de regen









FRACTIE
BurgerBelang Arnhem

Aan:
College van Burgemeester en
Wethouders van Arnhem

25 oktober 2023

Raadsvragen ex art 44 RvO inzake toegankelijkheid weekmarkt

Geacht college,

Naar aanleiding van onze raadsvragen over de weekmarkt, d.d. 30 mei 2023, heeft u op 5 juli 2023 meegedeeld dat de weekmarkt niet structureel verplaatst zal worden.
Wij hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van dit standpunt.
Recent zijn wij benaderd door personen voor wie het fysiek niet mogelijk is om de weekmarkt op de Markt te bezoeken, omdat de verharding voor hen leidt tot ontoegankelijkheid. U moet daarbij denken aan personen in een (lig)rolstoel, waarvoor elke bobbel in het wegdek er één te veel is.

Uitgaande van het principe dat wij een inclusieve samenleving nastreven, vragen wij ons af of u bereid bent (1) de verharding van de Markt zodanig aan te passen dat ook mensen in een (lig)rolstoel zonder noemenswaardige extra inspanning de weekmarkt kunnen bezoeken, nu de weekmarkt niet zal worden verplaatst?
Bent u bereid – alvorens een (hernieuwd) standpunt in te nemen – overleg te plegen met de APCG (2)? Zo nee, waarom niet?

Wij merken overigens op dat bij de oplevering van de Markt al zijdens de raad vragen en opmerkingen zijn gemaakt over de onvriendelijke verharding voor mensen met een (lichte) fysieke beperking.

BurgerBelang Arnhem vindt dat de verharding op de Markt mogelijk als fraai kan worden gekwalificeerd, maar zulks nooit mag leiden dat mensen met een fysieke beperking de toegang wordt ontnomen. Deelt u deze visie op inclusie (3)?

Vriendelijke groet,
N.K.J. Wiggers,
voorzitter fractie BurgerBelang Arnhem

Fractie BurgerBelang Arnhem
Schagenstraat 35 – 6843 WV Arnhem
tel. 0653384983

Aan de leden van de raad

Datum	: 12 december 2023
Zaaknummer	: 3971664
Contactpersoon	: Thomas Maatjens
Telefoonnummer	: 026 377 1588

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Toegankelijkheid van de weekmarkt

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid Wiggers van de fractie BurgerBelang Arnhem heeft ons bij brief, ingekomen 25 oktober 2023, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over Toegankelijkheid van de weekmarkt.

Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

1. *Uitgaande van het principe dat wij een inclusieve samenleving nastreven, vragen wij ons af of u bereid bent (1) de verharding van de Markt zodanig aan te passen dat ook mensen in een (lig)rolstoel zonder noemenswaardige extra inspanning de weekmarkt kunnen bezoeken, nu de weekmarkt niet zal worden verplaatst?*

   We willen een inclusieve stad zijn. Een stad waarin iedereen zich gezien, gehoord, gewaardeerd en veilig voelt. Een stad waar iedereen gelijkwaardig is en zo behandeld wordt. Dat iedereen op alle gebieden mee kan doen. Zeker ook mensen met een beperking of chronische ziekte. Dat is het Arnhem dat we willen zijn. Dat is het Arnhem waar we aan werken.

   Bij het werken aan de openbare ruimte hanteren wij daarom de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid. Het daaruit voorvloeiende handboek toegankelijkheid is het uitgangspunt voor nieuwe projecten en reconstructies. Daarnaast werken wij aan de toegankelijkheid van de stad door de hoofdlooproutes in de stad te verbeteren en in elke wijk een speeltuin toegankelijk in te richten.

   De herinrichting van de Markt heeft in 2016 plaatsgevonden. Toentertijd was de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST) nog niet voorgelegd aan en vastgesteld door uw gemeenteraad. De toegankelijkheid van de Markt was een van vele overwegingen. Om de kasseien goed in te passen is met het Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten (Apcg) overleg geweest over de manier van voegen. Wij hebben zelf geconstateerd dat het hergebruik van de historische kasseien binnen de wettelijke normering valt.

Na oplevering van de Markt kregen wij klachten over hoogteverschillen op het plein. In 2018 hebben wij daarom onderzoek laten doen naar de toegankelijkheid van de Markt. Dit onderzoek is gedaan door een adviesbureau gespecialiseerd in advisering en toetsing van fysieke toegankelijkheid van de gebouwde omgeving. De belangrijkste conclusie uit het advies is dat de keuze voor deze afwerking: “wellicht voor rolstoel- en scootmobielgebruikers een iets minder comfortabele situatie op[levert], maar is daardoor niet ‘ontoegankelijk’”. Het advies luidt daarom “geen aanvullende maatregelen te treffen, omdat dit vanuit de gangbare toegankelijkheidsnormen niet nodig is.” Ondanks dit advies hebben wij er toen wel voor gekozen om de grootste hoogteverschillen van de keien af te slijpen.

Wij vinden het nu niet opportuun om de Markt aan te passen. De huidige hoogteverschillen vallen binnen de wettelijke kaders en de Markt heeft nu geen groot onderhoud nodig. Het buiten de beoogde onderhoudsduur aanpassen van de bestrating zorgt er echter voor dat wij andere taken niet of pas later kunnen uitvoeren. Uiteraard vinden wij het jammer dat de keuzes die wij in 2016 hebben gemaakt zorgen voor een oncomfortabele toegang tot de weekmarkt voor sommige gebruikers. Om te zorgen dat er meer aandacht is voor comfort en het perspectief van gebruikers, zijn er met de invoering van de AST afspraken gemaakt over de inzet van ervaringsdeskundigheid.

2. *Bent u bereid – alvorens een (hernieuwd) standpunt in te nemen – overleg te plegen met de APCG (2)? Zo nee, waarom niet?*

Ja, wij hebben zeer regelmatig contact met het Apcg over de toegankelijkheid van onze stad. Voordat wij u dit antwoord hebben verstuurd, hebben we daarom ook met hen over de Markt gesproken. Het standpunt van de Apcg is dat de markt niet toegankelijk is. Dit standpunt was ons bekend. Het overleg heeft ons standpunt niet veranderd.

3. *BurgerBelang Arnhem vindt dat de verharding op de Markt mogelijk als fraai kan worden gekwalificeerd, maar zulks nooit mag leiden dat mensen met een fysieke beperking de toegang wordt ontnomen. Deelt u deze visie op inclusie (3)?*

Onze visie op toegankelijkheid is dat in de gebouwen en openbare ruimte en bij evenementen iedereen moet kunnen doen wat hij/zij daar volgens de bestemming komt doen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

J.H. de Baas A. Marcouch

GEMEENTERAAD ARNHEM
OVERZICHT INSPREKERS

Agenderingsverzoek ‘Begaanbaarheid Markt’

Aangemelde insprekers

	Naam	(Namens) Organisatie
1.	Marjolein van den Broek	Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten
	Anne Stomph	
2.	Erik Wiessenberg	Stichting Arnhems Hart
3.		
4.		
5.		

Manier van inspreken

De insprekers krijgen vijf minuten om hun bijdrage te geven. Vervolgens is er ruimte om vragen te stellen. Mochten zich nog meer insprekers melden, kan dit nog veranderen in een rondetafelgesprek. Daarna wordt gestart met de meningsvormende bespreking.

Gemeente Arnhem,
Postbus 9029,
6800 EL Arnhem.

Arnhem, 4 december 2024.

Inzake: Agenderingsverzoek 'Begaanbaarheid Markt' d.d. 4 december 2024.

Beste raadsleden,

In maart 2024 hebben wij u al eens voorzien van een schriftelijke inbreng welk hieronder is bijgesloten. Het verhaal is niet anders geworden hierna maar wel verergerd door struikelblokken zoals drempels/kabels/waterslangen/afvoeren.

De gemeente blijft steeds aangeven dat de hoogteverschillen meevallen. Daartegen spreekt zij zich tegen doordat men een inclusieve stad wil zijn voor iedereen. Zoals eerder is aangehaald is er een schouw geweest i.s.m. CROW waarbij deze direct aangaf het nooit zo zou hebben aangelegd. Men ziet ook diverse grote verschillen omdat bij de aanleg verschillende onderaannemers betrokken zijn geweest bij het bestraten.

Arnhem praat al jaren over participatie, betrokkenheid en ,belangrijk, openheid. In sommige projecten gaat dit goed maar bij de Markt helaas niet vanaf de start. Men kan keien afslijpen zoveel men wil maar dat tast ook de gehele uitstraling aan en kan zelfs gladheid veroorzaken. Nog te zwijgen over de extra kosten die ergens anders voor ingezet zouden kunnen worden.

Als men kijkt naar de toegankelijkheid tijdens de warenmarkten dan valt elke vrijdag de lange drempel al op in het begin. Hieronder liggen stroomkabels welk richting een andere zijde gaan voor de verkoopwagens. Naast mensen met een beperking is het nu voor iedereen een struikelblok en dat kan men geregeld zien wanneer men blijft staan kijken.

In de eerste overleggen is afgesproken dat er geen hinderlijke kabels en leidingen op de grond zouden liggen voor bezoekers van de warenmarkt. Maar mede doordat vanaf start o.a. de stroomvoorzieningen niet optimaal belast konden worden moest men oplossingen bedenken. We adviseren i.i.g. om met de Stichting Arnhemse Markten op korte termijn hierover in gesprek te gaan om te kijken of de ondergrondse stroom- en waterpunten uitgebreid en/of verbeterd moeten worden. En daarbij goed rekening houden met toename verkoopwagens en plek wisselingen.

Een grote pluspunt zou zijn in kader van de hittestress en meer vergroenen van dit plein om te kijken of de zijde aan de horeca en rechtbank veranderd kan worden, mogelijk met minder parkeerplaatsen. Dit onderdeel kan dan via subsidies lopen en zullen de kosten behoorlijk drukken. Daarnaast was er tijdens de coronatijd al het plan om de huidige fietsnietjes te vervangen en staat er nog €250.000 in kas voor de mogelijke verplaatsing.

Met de (komende) ontwikkelingen zoals Duurzaam Mobiliteitsplan, binnenstadvisies, klimaatadaptie, fietsparkeerplan et cetera moet het lukken, met huidige en de komende subsidies en kasgeld warenmarkt, om de Markt toegankelijk te maken. Hierbij kan ook de Provincie Gelderland een grote rol in spelen want het is ook hun voordeur

We trekken nauw met het APCG om dat dit totaal geen toegankelijke plein is voor evenementen, warenmarkten of zelfs maar als Dé Huiskamer van Arnhem te zien. En gaan samen heel graag in overleg om dat wel voor elkaar te krijgen.

Met vriendelijke groeten,

Erik Wiessenberg,
Stichting Arnhems Hart.

STICHTING ARNHEMS HART
Voor een leefbare binnenstad

KOPY

Gemeente Arnhem,
Postbus 9029,
6800 EL Arnhem.

Arnhem, 19 maart 2024.

Inzake: Agenderingsverzoek 'Begaanbaarheid Markt' d.d. 20 maart a.s.

Beste raadsleden,

Wederom de zoveelste discussie over het hobbeligste plein in de Arnhemse binnenstad, een belangrijk evenementenplein waar tevens twee maal in de week een weekmarkt op staat, indertijd (2018) geprezen en gedragen door twee wethouders als “Dé huiskamer van Arnhem”.

We lezen in een beantwoording op de vragen “De huidige hoogteverschillen vallen binnen de wettelijke kaders en de Markt heeft nu geen groot onderhoud nodig.” We hebben het over keien met verschillende afmetingen dus er zijn duizenden hobbels en niet een paar enkele hoogteverschillen lijkt ons.

Uit de oude doos:
Ons artikel in 2017: Raadsleden ervaren de hobbels
In januari 2016 zijn er diverse proefvlakken geweest op het plein. Daarin werden diverse kleuren klinkers bestraat en ook verschillende verlijming waarin de keien werden gelegd. Als wij de oude foto’s daarvan terug kijken lijkt alles ook veel vlakker/strakker te liggen dan nu. Bij deze proefvlakken zijn geen bewoners, marktlui of aangrenzende ondernemers betrokken geweest. Ook het APCG had gevraagd om de proefvlakken te testen maar dat werd niet gehonoreerd. Alvorens de proefvlakken zijn gemaakt is er al aangegeven dat deze keien problemen kunnen opleveren, echter dit was al beslist, kregen we te horen.

In 2018 spendeerde we er nog een artikel aan: “Hobbelig en glad” zo wordt de gezelligste huiskamer van Arnhem omschreven. En was er nog een schouw waarin APCG, CROW en Arnhems Hart betrokken waren. Het antwoordt van CROW was kort maar krachtig: Zo zouden we wij het nooit hebben aangelegd! Vreemd dat dan vele bladzijden en richtlijnen van het CROW het geheel tegenspreken.

De bovenste twee artikelen geven al aan dat de Markt nooit geen toegankelijke plein is geweest en zo ook niet zal worden ervaren. De zgn. Huiskamer van Arnhem is er dan ook niet voor iedereen. Participatie en betrokkenheid was toen al heel ver weg en helaas om te zeggen: Naar in- en output werd indertijd absoluut niet geluisterd!

We kunnen steeds weer oude verhalen en gesprekken naar boven halen maar we zitten nu in 2024 en naast APCG ziet ook Stichting Arnhems Hart graag hier een echt toegankelijk plein komen waar iedereen kan vertoeven en wekelijks een visje of appeltje voor de dorst kan halen zonder door elkaar geschud te worden. Maar ook tijdens een evenement een drankje halen en deze, alsmede de gebruiker, niet heen en weer (leeg) geschud word wanneer men zich verplaatst met een rolstoel.

Aangezien er €250.000 gereserveerd staat voor de verplaatsing van de weekmarkt, welk niet doorgaat, kan dat bedrag meegenomen worden in de nieuwe stenen. De provincie Gelderland kan dan mede meegenomen worden aangezien ze op het plein uitkijkt en ook voorstander is van een

toegankelijk openbare ruimte. En omdat Arnhem groener wil worden zal er best wel op een werf een beste lading klinkers liggen voor hergebruik.

Wij hopen van harte dat de discussie eens stopt en de gemeenteraad met elkaar goed in gesprek gaat zodat er een mooi en toegankelijk plein zal komen.

Met vriendelijke groeten,

Erik Wiessenberg,
Stichting Arnhems Hart.

STICHTING ARNHEMS HART
Voor een leefbare binnenstad

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Nota Budgetoverheveling 2024

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Noomen (GroenLinks), Loor (D66), Kumas (VVD), Visser (PvdA), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Scholten (Volt), Meyer (Arnhem Centraal)

De fracties van SP, DENK, CDA, BurgerBelang Arnhem ChristenUnie, PVV, Forum voor Democratie, Groep van den Broek waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Verheijen (concerncontroller) Boorsma (bestuursadviseur)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en stelt vast dat er geen vergaderquorum is. De vergadering wordt voorgezet als een informatieve bespreking.

Toezeggingen

Budgetoverheveling bijverdienmodel
Wethouder Smeulders zegt toe de raad (voor de besluitvorming over de Nota Budgetoverheveling 2024 op 18 december) aanvullend te informeren over de budgetoverheveling rondom de bijverdienbeloning.

Conclusie

De voorzitter concludeert dat de informatieve bespreking is beëindigd. Bij gebrek aan vergaderquorum kan de raadskamer niet overgaan tot doorverwijzing van het voorstel en geeft zij de Agendacommissie in overweging de beide voorstellen op de agenda van een besluitvormende vergadering te plaatsen.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

W. Heemskerk

Raadsvoorstel ‘Criteria waardevolle particuliere bomen’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
04-12-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de informatieve en meningsvormende bespreking.

Informatieve bespreking:
Eén aanmelding om in te spreken.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt per raadsvoorstel in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Het college stelt voor de criteria voor waardevolle particuliere bomen vast te stellen waarmee waardevolle particuliere bomen beschermd kunnen worden.

Aandachtspunten

Informatieve bespreking
Technische sessie
De informatieve bespreking start met een ambtelijke presentatie over het raadsvoorstel. Daarna is er ruimte om technische vragen te stellen.

Inspraak
Ten tijde van het publiceren van de agenda is er één aanmelding om in te spreken. Insprekers krijgen vijf minuten de tijd om de
raadskamer toe te spreken, waarna er ruimte is voor vragen. Alle insprekers worden toegevoegd aan de bijlage ‘Lijst van insprekers’. Deze lijst wordt bijgehouden na het publiceren van de agenda. Mogelijk wordt het inspreken omgezet in een rondetafelgesprek indien het aantal insprekers hiertoe aanleiding geeft.

Meningsvormende bespreking
Er wordt gestart met de meningsvormende bespreking. Er wordt in twee termijnen vergaderd. Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld. De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest.

Aandachtspunten
Voor dit voorstel zijn de effecten van het nieuwe beleid in kaart gebracht, deze zijn opgenomen op pagina 2.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Cathelijne Bouwkamp

Ambtenaar
Marcel Wenker
marcel.wenker@arnhem.nl
+31629519325

Raadsadviseur
Robin Oosthout
robin.oosthout@arnhem.nl
+31625776491

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- De criteria waardevolle bomen zijn eerder geformuleerd in het raadsvoorstel geagendeerd voor de vergadering van 24 november 2021. Dit raadsvoorstel is door de raad op 16 februari 2022 verworpen. Het verschil tussen het raadvoorstel van 24 november 2021 en het huidige voorstel is dat bij criteria 4 ‘Biodiversiteit’ de afstand tussen bomen wordt aangepast van 25 naar 50 meter en bij criteria 5 ‘Hittestress’ de kroondiameter wordt aangepast van 5 naar 7,5 meter
- Bij het vaststellen van het Bomenplan op 19 februari 2020 is amendement 20A08 aangenomen dat het college opdracht geeft om de huidige criteria aan te passen en uit te breiden met criteria gericht op het in stand houden van de biodiversiteit en het voorkomen van hittestress in de stad. Met het huidige voorstel wordt uitvoering aan dit amendement gegeven.

Inhoudelijke aandachtspunten

- Met het vaststellen van deze nieuwe criteria geeft het college uitvoering aan pijler 2 van het Bomenplan: ‘*Het beschermen van bomen’.*
- Parallel aan het vaststellen van de criteria voor waardevolle particuliere bomen, loopt het traject de beleidsregels uit het Bomenplan te vertalen naar een juridisch kader dat voldoet aan de Omgevingswet. Dit zijn de beleidsregels die toezien op de bescherming van alle bomen in Arnhem. Om dit te bewerkstelligen werkt het college aan een wijziging van het omgevingsplan voor het thema bomen. Het besluit tot wijzigen van het omgevingsplan zorgt voor de juridische verankering van de beleidsregels ter bescherming van bomen, zoals die zijn opgenomen in het Bomenplan. De definitieve wijziging van het omgevingsplan wordt in het tweede kwartaal van 2025 in de raad verwacht.
- Nadat de criteria zijn vastgesteld, wordt een inventarisatie gemaakt van bomen in de private ruimte die voldoen aan de criteria. Daarna wordt de eigenaar geïnformeerd over het voornemen om de boom op te nemen in het omgevingsplan. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. Pas daarna wordt de boom definitief juridisch beschermd in het omgevingsplan.

Moties en Toezeggingen

Niet van toepassing

Voorgestelde behandelwijze

Informatieve bespreking

Technische sessie

De informatieve bespreking start met een ambtelijke presentatie over het raadsvoorstel. Daarna zijn de aanwezige fracties in de gelegenheid om technische vragen te stellen.

Inspraak

Ten tijde van het publiceren van de agenda is er één aanmelding ontvangen om in te spreken. Insprekers krijgen vijf minuten de tijd om hun bijdrage te delen. Daarna zijn de aanwezige fracties in de gelegenheid om vragen te stellen. Wanneer er meerdere insprekers zich aanmelden, wordt dit mogelijk een rondetafelgesprek.

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 3898184

Onderwerp: Criteria waardevolle particuliere bomen

Kernboodschap

Om de belangrijke en waardevolle particuliere bomen te kunnen beschermen, hanteren we criteria, zoals aangegeven in het Bomenplan. Een particuliere boom die voldoet aan de criteria is beschermd omdat er een omgevingsvergunning nodig is voor het kappen van deze boom. Deze manier van beschermen van waardevolle particuliere bomen is vastgesteld in het Bomenplan.

Voorstel

1. De criteria voor waardevolle particuliere bomen vast te stellen zoals vastgelegd in Infographic Criteria waardevolle particuliere bomen

Inleiding

Bomen vinden we belangrijk in Arnhem. Bomen zorgen voor een prettige leefomgeving, geven schaduw en koelte, zuiveren de lucht, dragen bij aan de biodiversiteit en aan het welzijn van mensen. Bij het vaststellen van het Bomenplan heeft u als raad besloten publieke en private bomen juridisch te beschermen.

Zowel de publieke als de private ruimte kent vele bomen. De bomen in de publieke en private ruimte willen we beschermen in het omgevingsplan. Hiervoor is een wijziging van het omgevingsplan voor het thema bomen nodig. Om de belangrijke en waardevolle particuliere bomen te kunnen beschermen, hanteren we criteria, zoals aangegeven in het Bomenplan. Bij het vaststellen van het Bomenplan heeft de raad amendement 20A08 aangenomen, dat het college opdracht geeft om de huidige criteria aan te passen en uit te breiden met criteria gericht op het in stand houden van de biodiversiteit en het voorkomen van hittestress in de stad. Met dit raadsvoorstel leggen we deze criteria aan u voor.

Deze criteria worden leidend in het bepalen welke particuliere bomen in Arnhem we dermate waardevol vinden, dat extra bescherming nodig is. Nadat de criteria zijn vastgesteld, wordt een inventarisatie gemaakt van bomen in private ruimte die voldoen aan de criteria. Daarna wordt de eigenaar geïnformeerd over ons voornemen deze boom op te nemen in het omgevingsplan. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. Pas daarna wordt de boom definitief juridisch beschermd in het omgevingsplan.

Gemeente Arnhem

Beoogd effect

Het beschermen van waardevolle particuliere bomen in de lijn van het Bomenplan.

Argumenten

1.1 Uitvoering geven aan pijler 2 van het Bomenplan 'Het beschermen van bomen'

Door het laten vaststellen van nieuwe criteria voor waardevolle particuliere bomen geeft het college van B&W uitvoering aan pijler 2 van het Bomenplan: '*Het beschermen van Bomen'*. In het Bomenplan is opgenomen dat de criteria voor waardevolle particuliere bomen worden aangepast en uitgebreid en dat uw gemeenteraad de nieuwe criteria vaststelt.

1.2 Uitbreiden van de criteria waardevolle particuliere bomen

Het college geeft met dit voorstel uitvoering aan amendement 20A08. Met dit amendement besloot uw raad de bestaande criteria voor waardevolle particuliere bomen aan te passen en aan te vullen met criteria op het gebied van hittestress en biodiversiteit.

De criteria waardevolle bomen zijn eerder geformuleerd in het raadsvoorstel geagendeerd voor de vergadering van 24 november 2021.

Dit raadsvoorstel is door de raad op 16 februari 2022 verworpen. Het verschil tussen het raadvoorstel van 24 november 2021 en het huidige voorstel is dat bij criteria 4 '*Biodiversiteit'* de afstand tussen bomen wordt aangepast van 25 naar 50 meter en bij criteria 5 '*Hittestress'* de kroondiameter wordt aangepast van 5 naar 7,5 meter.

Een compleet overzicht van de te hanteren criteria voor een waardevolle particuliere boom kunt u vinden in de bijlage *Infographic Criteria waardevolle particuliere bomen*

Kanttekeningen en risico's

Niet van toepassing.

Participatie

Het Boom Kwaliteitsteam Arnhem heeft geparticipeerd bij het tot stand komen van de aangepaste criteria. Zij hebben een inhoudelijk advies gegeven en dit advies is verwerkt in de nu voorliggende criteria.

Financiën

Het vaststellen van de criteria waardevolle particuliere bomen heeft geen extra financiële gevolgen. De kosten voor de uitvoering van het in beeld brengen van nieuwe waardevolle particuliere bomen kunnen worden gedekt binnen bestaande middelen

Uitvoering

Opstellen juridisch kader
Parallel aan het vaststellen van de criteria voor waardevolle particuliere bomen, loopt het traject de beleidsregels uit het Bomenplan te vertalen naar een juridisch kader dat voldoet aan de Omgevingswet. Dit zijn de beleidsregels die toezien op de bescherming van alle bomen in Arnhem. Om dit te bewerkstelligen werkt het college aan een wijziging van het omgevingsplan voor het thema bomen.

Het besluit tot wijzigen van het omgevingsplan zorgt voor de juridische verankering van de beleidsregels ter bescherming van bomen, zoals die zijn opgenomen in het Bomenplan. Dit wijzigingsbesluit wordt in het eerste kwartaal van 2025 ter inzage gelegd. In het tweede kwartaal van 2025 wordt de definitieve wijziging van het omgevingsplan voor het thema bomen in uw raad verwacht.

Momenteel kennen we 440 waardevolle particuliere bomen. Deze bomen zijn geregistreerd in een GIS-kaart en in het gemeentelijk beheersysteem. Deze 440 bestaande waardevolle particuliere bomen voldoen aan de nieuwe criteria zoals voorgesteld in het voorliggende raadsvoorstel. Indien uw raad het voorliggende raadsvoorstel aanneemt, geeft u aan dat u deze bomen wilt blijven beschermen als waardevolle particuliere bomen.

Inventarisatie en registratie
Nadat uw raad de nieuwe criteria waardevolle particuliere bomen heeft vastgesteld, gaan we mogelijke nieuwe waardevolle particuliere bomen in beeld brengen.
We maken gebruik van beschikbare open source geodata om de bomen in beeld te brengen die aan de criteria voldoen. Wanneer een boom voldoet aan de criteria wordt de eigenaar hiervan per brief op de hoogte gesteld. De eigenaar wordt geïnformeerd over de waarde van de boom, over de manier waarop we voornemens zijn de boom juridisch te beschermen en wat dit voor de eigenaar betekent. Eigenaren van waardevolle particuliere bomen worden door de gemeente ondersteund in hun zorgplicht doordat de gemeente de Boom Veiligheid Controle (BVC) laat uitvoeren.

Na deze inventarisatie worden deze nieuwe waardevolle particuliere bomen opgenomen in het omgevingsplan. De eigenaar van de boom heeft de gelegenheid een zienswijze in te dienen, als onderdeel van de procedure van de wijziging van het omgevingsplan. Het wijzigen van het omgevingsplan door het toevoegen van nieuwe waardevolle particuliere bomen kan periodiek herhaald worden.

Communicatie

Voor u als raad wordt in het vierde kwartaal een raadsinformatie bijeenkomst georganiseerd. Hierin krijgt u uitleg over de criteria waardevolle particuliere bomen. Ook krijgt u uitleg over hoe de bescherming van zowel openbare als particuliere bomen (vastgelegd in het Bomenplan) wordt vertaald naar het omgevingsplan.

Nadat uw raad de nieuwe criteria waardevolle particuliere bomen heeft vastgesteld, starten we met de communicatie om Arnhemmers te informeren over de nieuwe criteria voor waardevolle particuliere bomen. Hierbij nemen we het belang van bomen voor een leefbare, klimaatbestendige en biodiverse leefomgeving mee.

We willen Arnhemmers naast informeren ook activeren om hun particuliere boom / bomen die aan de criteria voldoet(n) zelf aan te melden. Dit doen we samen met onze groene partner Arnhem Klimaatbestendig.
De nieuwe criteria en de oproep om een boom aan te melden worden bekend gemaakt via de gemeentelijke website, de Arnhemmail (digitale nieuwsbrief), de gemeentepagina in de Arnhemse koerier en (eventueel) de sociale media kanalen van de gemeente. Ook worden onze groene partners in de stad geïnformeerd.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Infographic Criteria waardevolle particuliere bomen

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	3898184

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 november 2024,;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit:

De criteria voor waardevolle particuliere bomen vast te stellen zoals vastgelegd in Infographic Criteria waardevolle particuliere bomen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Criteria particuliere waardevolle bomen Arnhem



In het Bomenplan Arnhem 2020 is het bomenbeleid vastgelegd. Eén van de pijlers van het Bomenplan is het beschermen van bomen. De regels voor het beschermen van bomen zijn opgenomen in het bestemmings-plan bomen. Bomen die zijn aangewezen als waardevolle particuliere bomen worden op deze wijze beschermd. De criteria voor waardevolle bomen zijn weergegeven in deze infographic.

Beleidsregels bescherming bomen op particuliere kavels (Bomenplan februari 2020)

• Bomen op particuliere grond kleiner dan < 1.000m² zijn vergunning vrij, met uitzondering van bomen die zijn beschermd via het bestemmingsplan of via de door het college van B&W vastgestelde Particuliere Waardevolle Bomen Lijst.

• Voor bomen op particuliere grond groter of gelijk dan ≥ 1.000m² geldt een vergunningplicht indien de boom een stamomtrek heeft groter of gelijk dan ≥ 80 cm op 1,30m hoogte, of als de bomen beschermd zijn via het bestemmingsplan of via de door het college van B&W vastgestelde Particuliere Waardevolle Bomen Lijst .

Wanneer is een particuliere boom waardevol?

Bomen zijn belangrijk. Ze leveren ecosysteemdiensten aan de stad en omgeving Arnhem. Het Bomenplan 2020 beschrijft de waarden van bomen voor Arnhem en geeft aan hoe we bomen beschermen.
Zodra een boom een bepaalde omvang of leeftijd bereikt, wordt de boom extra belangrijk en levert de boom een grotere bijdrage aan de leefbaarheid van de stad. Daarom komen, indien het particuliere bomen zijn, deze bomen op de Particuliere Waardevolle Bomen Lijst te staan.

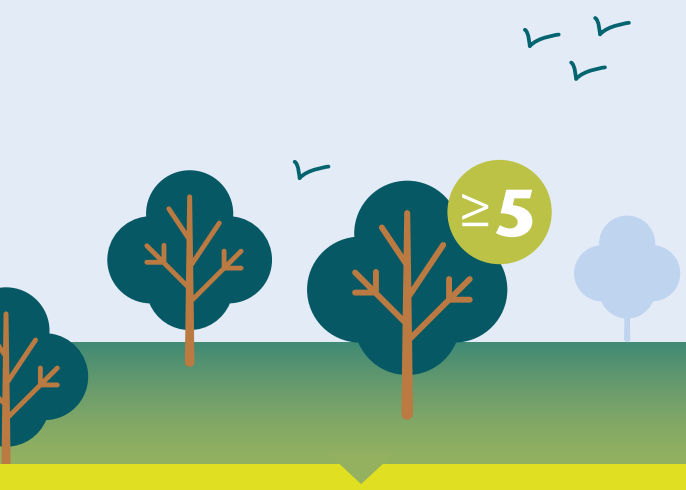
GEMEENTE Arnhem

Criteria particuliere waardevolle bomen Arnhem

Om te beginnen zijn er bomen waarbij omvang of leeftijd geen criteria is, maar deze bomen sowieso waardevol zijn omdat ze zeldzaam zijn of een uitzonderlijke waarde vertegenwoordigen.
De boom voldoet dan aan <u>één van onderstaande zeldzaamheidscriteria</u> èn <u>heeft een levensverwachting groter of gelijk dan ≥ 5 jaar</u>.

Dendrologische waarde 1

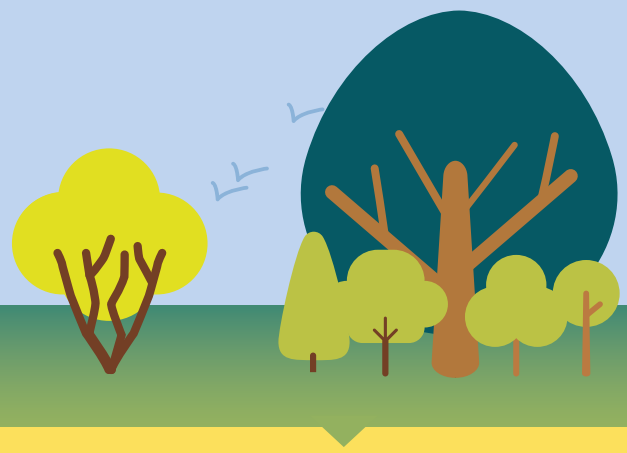
Een boom is dendrologisch waardevol als er wordt aangenomen dat van deze variëteit er 5 of minder voorkomen in Arnhem. Het is mogelijk dat een variëteit in Nederland algemeen voorkomt, maar in de omgeving Arnhem zeldzaam is. Deze boom krijgt ook de waardering dendrologisch waardevol.



= Waardevolle boom

Verschijningsvorm 2

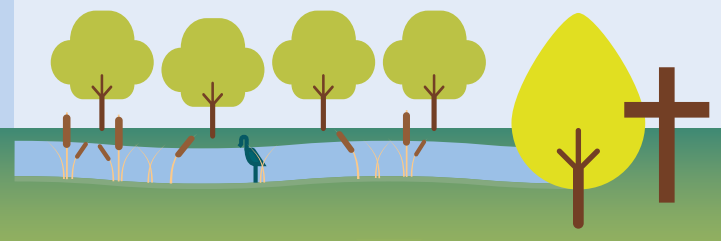
Bijzondere verschijningsvormen kunnen zijn tot volledig wasdom gekomen exemplaren als knotvorm, haag-zuilvorm, leiboom of solitair. Of de boom is tot volledige wasdom gekomen en heeft een bijzondere groeivorm als gevolg van natuurlijke oorzaken bijvoorbeeld twee-stam-mig, meerstammig. Of de boom is de dikste, oudste of hoogste in de gemeente, regio, provincie of landelijk.



= Waardevolle boom

Cultuurhistorie 3

Een boom is cultuurhistorisch waardevol als deze een rol van betekenis speelt in de geschiedenis van zijn omgeving. Te denken valt aan bomen die herinneren aan bijzondere gebeurtenissen of bomen die een bepaald punt markeren:
a. Herdenkingsboom; geplant ter gelegenheid van een belangrijke gebeurtenis (bijvoorbeeld geboorte of huwelijk van een prins of prinses);
b. Markeringsboom; geplant ter markering, zoals grensbomen in het agrarisch gebied, of bakenbomen langs de rivieren.
c. Kruis / kapelboom; geplant naast een kapel of kruisbeeld om de locatie te benadrukken.

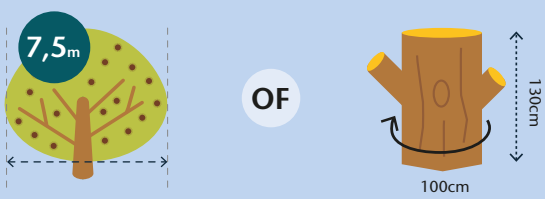


= Waardevolle boom

Biodiversiteit 4

Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van biodiversiteit en ecologie. Deze waarden worden bepaald door:

- de positie van de boom ten opzichte van andere bomen in Arnhem
- omvang of leeftijd

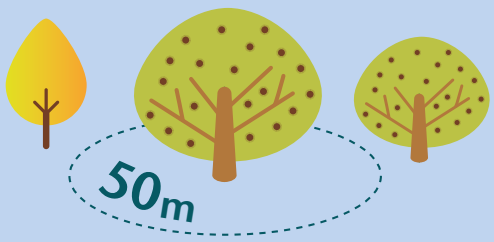


De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

OF

een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

EN



Binnen een straal kleiner of gelijk aan ≤ 50 meter van de stam staat geen andere boom met een kroondiameter groter of gelijk aan ≥ 5 meter of stamomtrek groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte.

EN



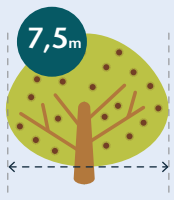
Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

Hittestress 5

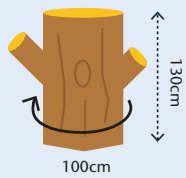
Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van vermindering van hittestress. Deze waarden worden bepaald door:

- De boom staat in een gebied dat extra gevoelig is voor klimaatverandering en extreme weersinvloeden
- omvang of leeftijd



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

EN



De boom staat in een oranje of rood gebied op de actuele **Arnhemse hitteattentie kaart**

De boom staat in een brongebied op de actuele **Arnhemse waterkaart**

De boom staat in een focusgebied genoemd in de **strategie klimaatadaptatie**

EN

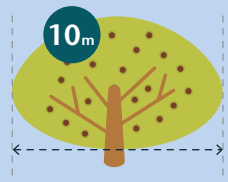


Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

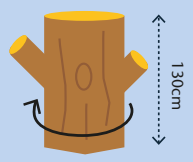
Omvang 6

Ten slotte zijn er bomen waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op de omvang van de boom.



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 10 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 150cm op 130cm hoogte

OF



Leeftijd ouder of gelijk aan ≥ 70 jaar

EN



Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

GEMEENTERAAD ARNHEM
OVERZICHT INSPREKERS

Raadsvoorstel 'Criteria waardevolle particuliere bomen’

Aangemelde insprekers

	Naam	(Namens) Organisatie
1.	Tinka Chabot	S-Kwadraat
2.	Hans van den Bos	Boom Kwaliteitsteam Arnhem
3.		
4.		
5.		
6.		

Manier van inspreken

De insprekers krijgen elk vijf minuten om hun bijdrage te geven. Vervolgens is er ruimte om vragen te stellen. Mochten zich nog meer insprekers melden, kan dit nog veranderen in een rondetafelgesprek. Daarna wordt gestart met de meningsvormende bespreking.

Van: Marcel Wenker <
Verzonden: dinsdag 3 december 2024
Aan: Nicky Eppich; Cathelijne Bouwkamp
Onderwerp: RE: Technische vraag tbv de raadskamer ‘Criteria waardevolle particuliere bomen'

Beste Nicky,

Bedankt voor het stellen van deze vraag.

Het meten van de toe- of afname van de boomkroonoppervlakte laten we Arnhem-breed en op wijkniveau uitvoeren. Daarin maken we geen onderscheid tussen openbare of particuliere percelen Daarom is het helaas niet mogelijk om deze vraag te beantwoorden, we hebben de informatie simpelweg niet.

Het is mogelijk om de uitvraag aan het extern bureau dat dit voor ons doet, aan te passen. Dan kan dit onderscheid in de toekomst gemeten gaan worden.

Met vriendelijke groeten

Marcel Wenker

GEMEENTE Arnhem

Marcel Wenker
Senior bestuursadviseur
Groene Leefomgeving
Cluster Openbare Ruimte
Afdeling programmeren
werkdagen maandag, t/m vrijdag

Bezoekadres
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem

Postadres
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Gemeente Arnhem

Van: Nicky Eppich
Verzonden: maandag 2 december 2024
Aan: Cathelijne Bouwkamp
CC: Marcel Wenker
Onderwerp: Technische vraag tbv de raadskamer ‘Criteria waardevolle particuliere bomen'

Geacht college, beste Cathelijne,

Graag zou ik technisch willen uitvragen hoeveel het kroonoppervlak op particuliere grond sinds de vorige meting in Arnhem is gedaald of gestegen.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

Nicky

Arnhem, 4 december 2024

Inspraak raadsvoorstel 'Criteria waardevolle particuliere bomen' (4 dec 2024)

Van Hans van den Bos - Boom Kwaliteitsteam Arnhem

Tekst:

Mijn stelling, namens het Boom Kwaliteitsteam Arnhem:

‘Bomen zijn belangrijk, méér bomen zijn nog belangrijker – ongeacht of ze met hun wortels in openbare dan wel in private bodem staan.’

Een aantrekkelijk en gezond Arnhem heeft bomen nodig, veel bomen. Dat is goed voor de Arnhemmers.

De bomen op hun beurt staan allesbehalve optimaal in de stedelijk jungle van asfalt, beton, staal, wateroverlast, hittestress, fijnstof, uitlaatgassen, slechte bodem en overijverige kabelaars. De bomen houden het niet lang vol zonder een zorgzame en koersvaste gemeente die voor ruimte en welzijn van ze knokt. De inwoners van Arnhem boffen; slechts weinigen beseffen dat zoveel gemeentelijke zorg voor bomen nogal ongebruikelijk is.

Ik ga zeker niet pleiten voor minder aandacht voor bomen door gemeente Arnhem. Maar wel voor een grotere rol en verantwoordelijkheid voor de burgers en particuliere bedrijven in de stad, als het gaat om groen en milieu.

Een goede burger is voor mij een sociaal wezen, dat omziet naar zijn medemens én rekening houdt met zijn groene leefomgeving. Daarom vind ik het logisch dat gemeente Arnhem, met het raadsvoorstel, particuliere boomeigenaren nu sterker aanspreekt als het gaat om het leveren van ecosysteemdiensten middels hun waardevolle bomen.

Sommigen zullen even moeten wennen aan hun nieuwe rol. Maar na de gewenning komt er hopelijk ook een zekere trots. Want is het niet mooi om met je particuliere boom een actieve bijdrage te leveren aan een beter klimaat, biodiversiteit en schoonheid van je buurt? De buren zullen blij met je zijn. En de mezen, merels, boomkruiper en de grote bonte specht.

Technische presentatie aan de gemeenteraad

Marcel Wenker
Pim Elshof
4 december 2024



Doel en opbouw

- **Doel**
  - Inzicht geven in hoe bomen juridisch beschermd (gaan) worden op basis van het Bomenplan en de (nog vast te stellen) Criteria Waardevolle Particuliere Bomen
  - Uitleg geven over verhouding tussen:
    - Bomenplan
    - Criteria Waardevolle Particuliere Bomen
    - Omgevingsplanwijziging thema bomen

Aanleiding

- Bomenplan 2020 (vastgesteld beleid van de gemeenteraad)

Vier pijlers

1. We willen meer bomen aanplanten
2. We willen onze bomen goed verzorgen
3. We willen onze bomen goed beschermen
4. We willen samenwerken met bewoners en stakeholders en communiceren over bomen

Aanleiding

- Bomenplan 2020 (vastgesteld beleid van de gemeenteraad)
  - Het beleidskader waarin staat hoe wij als gemeente Arnhem bomen beschermen
  - Pagina 20:
    - *“De criteria voor de Waardevolle bomenlijst zoals die in 2014 is ingevoerd worden aangepast en uitgebreid waarin het Boom Kwaliteitsteam Arnhem een adviserende rol heeft. De gemeenteraad stelt de nieuwe criteria vast.”*
  - Amendement 20A08
    - Uitbreiden waardevolle particuliere bomen op basis van objectieve criteria
    - Raadvoorstel is uitvoering amendement

Criteria particuliere waardevolle bomen Arnhem

Om te beginnen zijn er bomen waarbij omvang of leeftijd geen criteria is, maar deze bomen sowieso waardevol zijn omdat ze zeldzaam zijn of een uitzonderlijke waarde vertegenwoordigen.
De boom voldoet dan aan <u>één van onderstaande zeldzaamheidscriteria</u> èn <u>heeft een levensverwachting groter of gelijk dan ≥ 5 jaar</u>.

Dendrologische waarde 1

Een boom is dendrologisch waardevol als er wordt aangenomen dat van deze variëteit er 5 of minder voorkomen in Arnhem. Het is mogelijk dat een variëteit in Nederland algemeen voorkomt, maar in de omgeving Arnhem zeldzaam is. Deze boom krijgt ook de waardering dendrologisch waardevol.



= Waardevolle boom

Verschijningsvorm 2

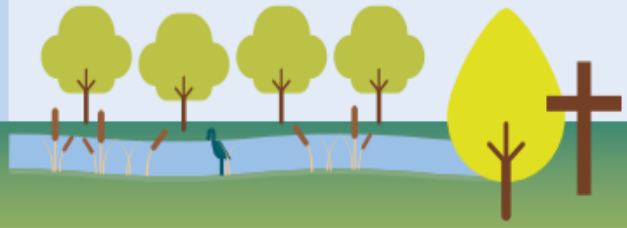
Bijzondere verschijningsvormen kunnen zijn tot volledig wasdom gekomen exemplaren als knotvorm, haag-zuilvorm, leiboom of solitair. Of de boom is tot volledige wasdom gekomen en heeft een bijzondere groeivorm als gevolg van natuurlijke oorzaken bijvoorbeeld twee-stam-mig, meerstammig. Of de boom is de dikste, oudste of hoogste in de gemeente, regio, provincie of landelijk.



= Waardevolle boom

Cultuurhistorie 3

Een boom is cultuurhistorisch waardevol als deze een rol van betekenis speelt in de geschiedenis van zijn omgeving. Te denken valt aan bomen die herinneren aan bijzondere gebeurtenissen of bomen die een bepaald punt markeren:
a. Herdenkingsboom; geplant ter gelegenheid van een belangrijke gebeurtenis (bijvoorbeeld geboorte of huwelijk van een prins of prinses);
b. Markeringsboom; geplant ter markering, zoals grensbomen in het agrarisch gebied, of bakenbomen langs de rivieren.
c. Kruis / kapelboom; geplant naast een kapel of kruisbeeld om de locatie te benadrukken.

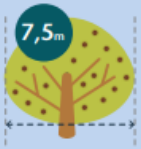


= Waardevolle boom

Biodiversiteit 4

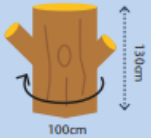
Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van biodiversiteit en ecologie. Deze waarden worden bepaald door:

- de positie van de boom ten opzichte van andere bomen in Arnhem
- omvang of leeftijd



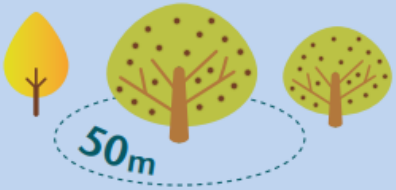
De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

EN



Binnen een straal kleiner of gelijk aan ≤ 50 meter van de stam staat geen andere boom met een kroondiameter groter of gelijk aan ≥ 5 meter of stamomtrek groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte.

EN



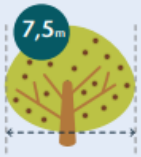
Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

Hittestress 5

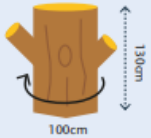
Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van vermindering van hittestress. Deze waarden worden bepaald door:

- De boom staat in een gebied dat extra gevoelig is voor klimaatverandering en extreme weersinvloeden
- omvang of leeftijd



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

EN



De boom staat in een oranje of rood gebied op de actuele **Arnhemse hitteattentie kaart**

OF

De boom staat in een brongebied op de actuele **Arnhemse waterkaart**

OF

De boom staat in een focusgebied genoemd in de **strategie klimaatadaptatie**

EN

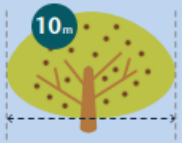


Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

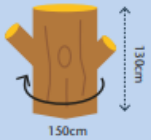
Omvang 6

Ten slotte zijn er bomen waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op de omvang van de boom.



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 10 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 150cm op 130cm hoogte

OF



Leeftijd ouder of gelijk aan ≥ 70 jaar

EN



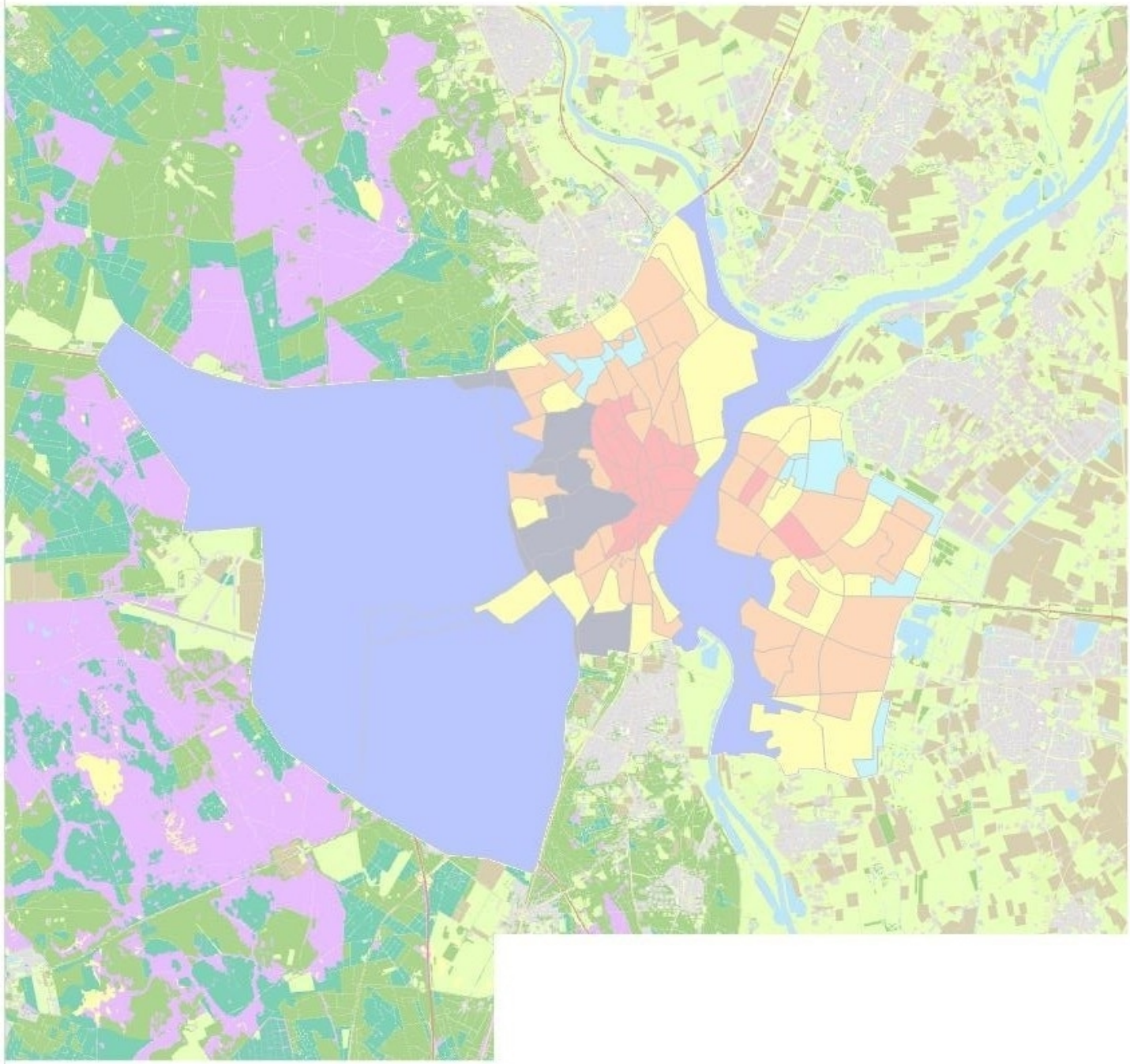
Levensverwachting groter of gelijk ≥ 5 jaar

= Waardevolle boom

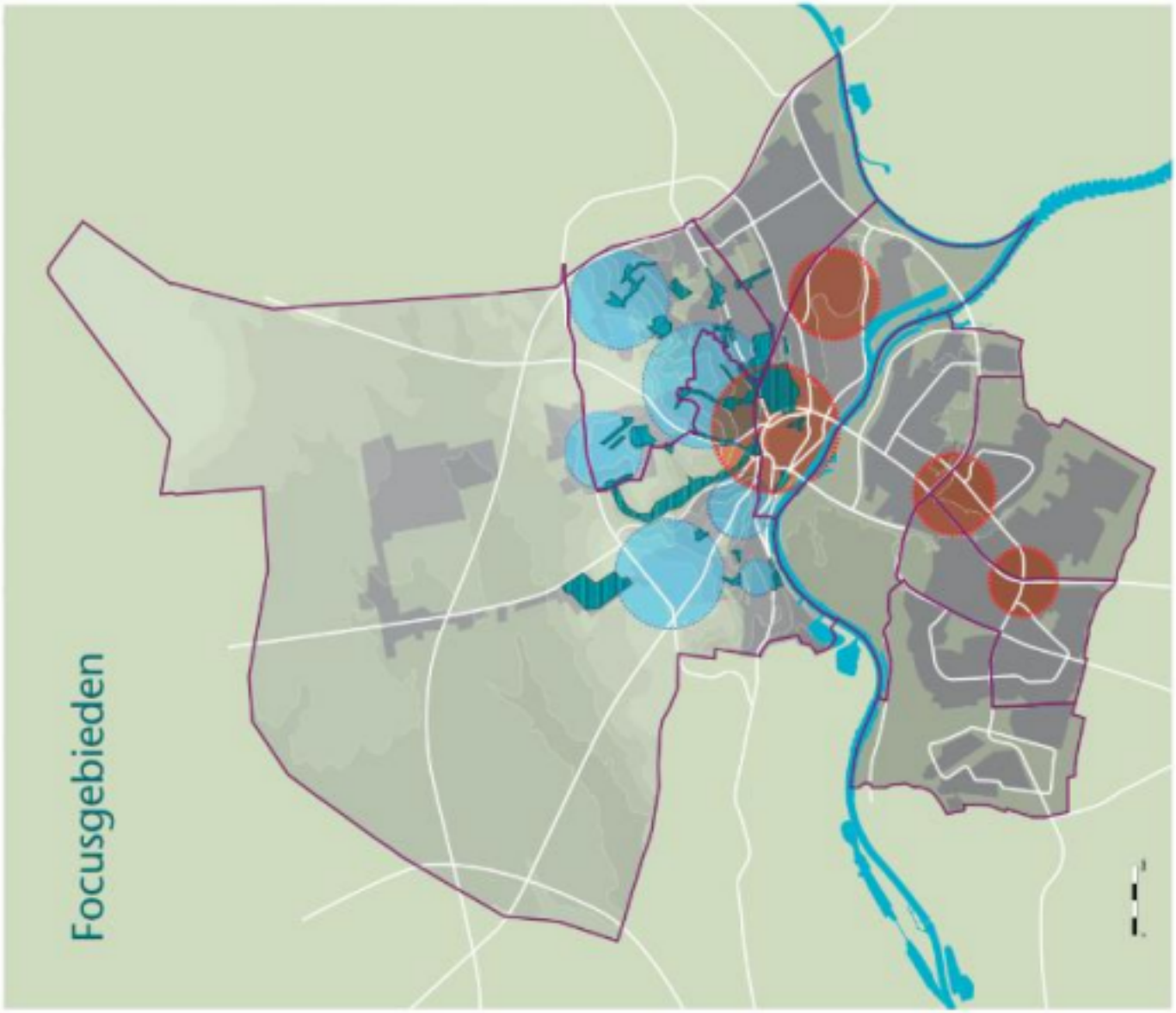
Onderwerp

GEMEENTE

GEMEENTE Arnhem



GEMEENTE Arnhem



Raadsvoorstel Criteria Waardevolle Particuliere Bomen

- Wat is het verschil tussen het voorstel uit 2021 en dit voorstel uit 2024?
- Het verschil zit in de criteria voor biodiversiteit en hittestress
- Deze criteria zijn in het voorstel van 2024 aangepast en versoepeld
- Biodiversiteit en hittestress zijn nog steeds criteria om een particuliere boom waardevol te vinden

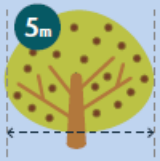
Biodiversiteit – omvang boom

2021

Biodiversiteit 4

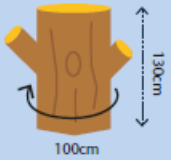
Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van biodiversiteit en ecologie. Deze waarden worden bepaald door:

- de positie van de boom ten opzichte van andere bomen in Arnhem
- omvang of leeftijd



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 5 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

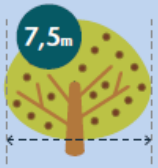
Kroondiameter ≥ 5m

2024

Biodiversiteit 4

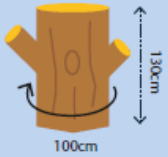
Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van biodiversiteit en ecologie. Deze waarden worden bepaald door:

- de positie van de boom ten opzichte van andere bomen in Arnhem
- omvang of leeftijd



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

OF



een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

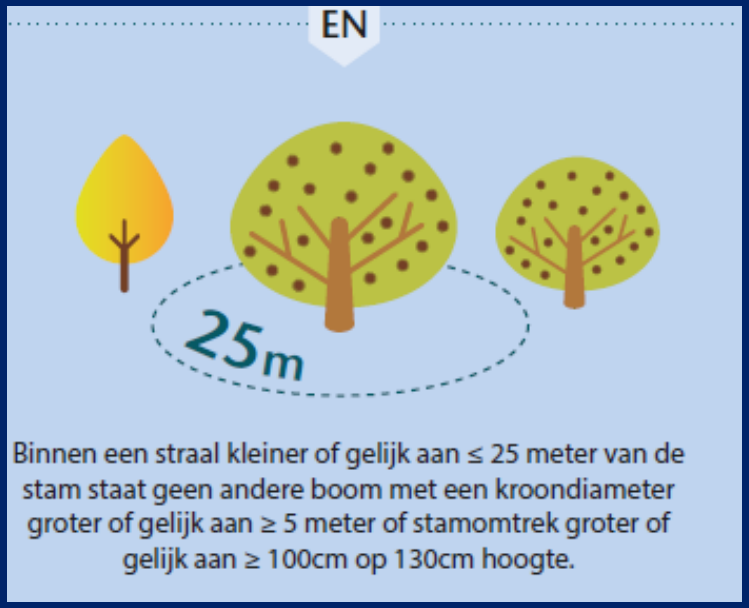
Kroondiameter ≥ 7,5m

Onderwerp

Arnhem GEMEENTE

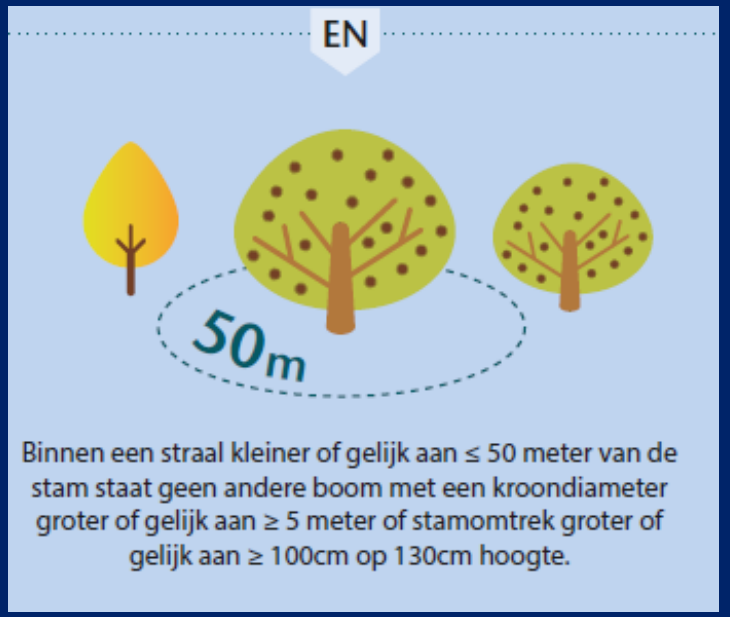
Biodiversiteit – afstand tussen bomen

2021



Afstand tussen bomen ≥ 25 m

2024



Afstand tussen bomen ≥ 50m

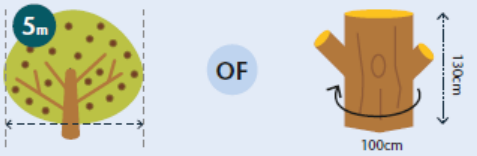
Hittestress – omvang boom

2021

Hittestress 5

Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van vermindering van hittestress. Deze waarden worden bepaald door:

- De boom staat in een gebied dat extra gevoelig is voor klimaatverandering en extreme weersinvloeden
- omvang of leeftijd



OF

De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 5 meter

een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

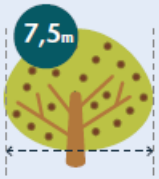
Kroondiameter ≥ 5m

2024

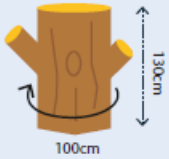
Hittestress 5

Vervolgens zijn er bomen, waarbij de maatgevende criteria de boom als waardevol te benoemen, gebaseerd zijn op basis van vermindering van hittestress. Deze waarden worden bepaald door:

- De boom staat in een gebied dat extra gevoelig is voor klimaatverandering en extreme weersinvloeden
- omvang of leeftijd



OF



De boom een kroondiameter heeft groter of gelijk aan ≥ 7,5 meter

een stamomtrek heeft groter of gelijk aan ≥ 100cm op 130cm hoogte

Kroondiameter ≥ 7,5m

Onderwerp

Gemeente Arnhem

Thematische wijziging Omgevingsplan

- Vertalen van beleid in juridische regels
- Omgevingsplanwijziging thema bomen

- Nu
  - **Bestemmingsplan:** gebieden met bestemming Groen – Landschap en Park, Bos, Natuur, Waarde – Landschap etc.
  - **Algemene Plaatselijk Verordening:** Waardevolle Particuliere Bomen op basis van Waardevolle bomenlijst

- Straks
  - **Omgevingsplan thema bomen**
    - Bestaande gebieden bestemmingsplannen
    - Extra gebieden op basis van bomenplan
      - Alle gemeentelijke percelen
      - Particuliere percelen > 1000 m2
    - Waardevolle particuliere bomen op basis van raadsvoorstel Criteria Waardevolle Particuliere bomen 2024

Gemeentelijke bomen

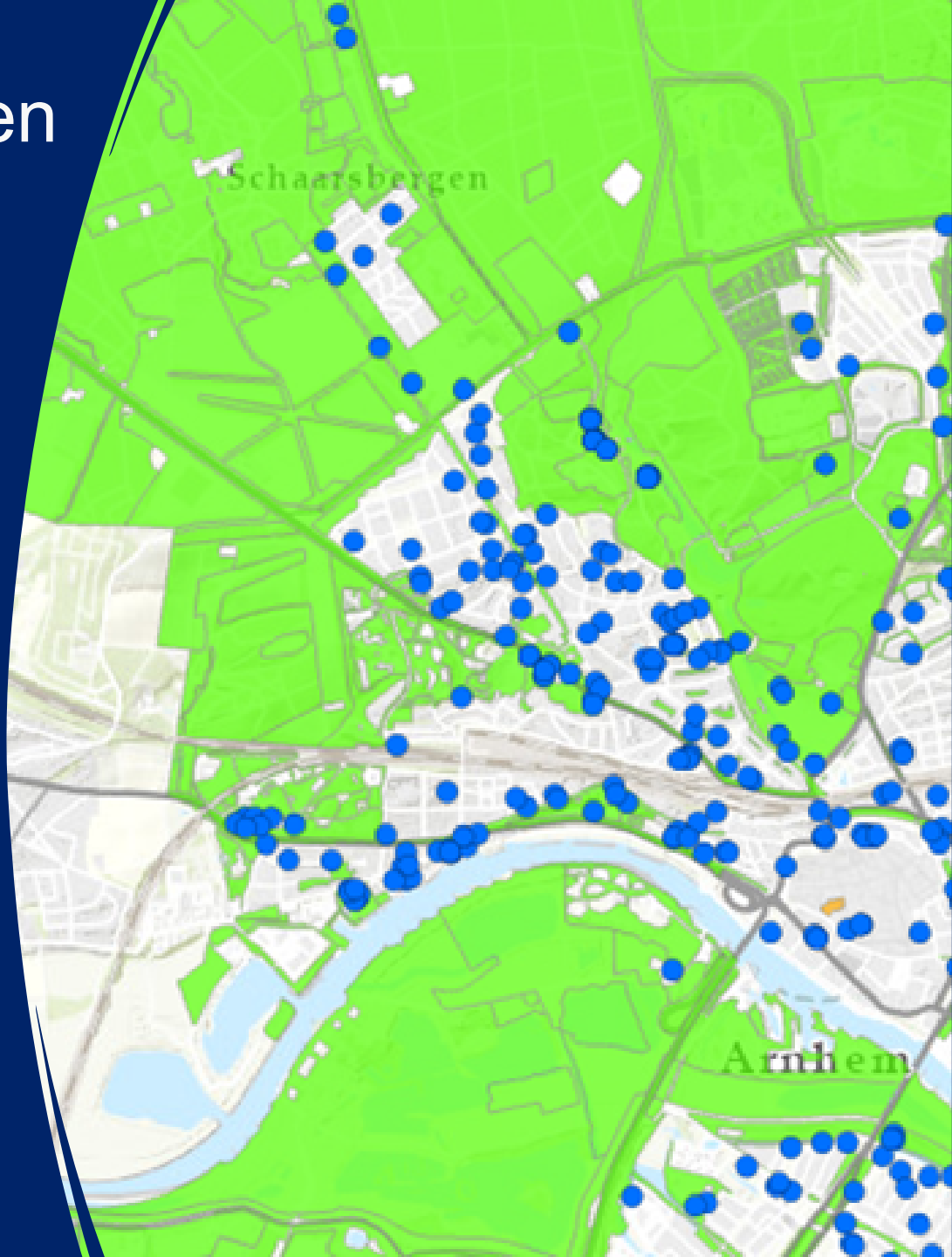
Gemeentelijke bomen worden beschermd zoals is aangegeven in het Bomenplan

Gebieden

- 1a) Bestaande gebieden bestemmingsplan (kaart: groen)
- 1b) Alle overige gemeentelijk percelen (kaart: wit)
- Kapvergunning voor gemeentelijke bomen met ≥ 35 cm stamomtrek

Punten

- 2) Individuele gemeente bomen: Buitengewone Bomen



Particuliere Bomen

Particuliere bomen worden besche[illegible]s aangegeven in het Bomenplan

Gebieden

- 1a) Bestaande gebieden beste[illegible]gsplan
- 1b) Gebieden op basis van pe[illegible]grootte (≥1.000m²)
- Kapvergunning voor bomen [illegible]80 cm stamomtrek

Punten

- 2) Waardevolle particuliere b[illegible]



Van beleid naar juridische regels

Beleid

Omgevingsplan







Onderwerp

Arnhem GEMEENTE

Van beleid naar juridische regels

Stap a

Bomenplan 2020
(vastgesteld raadsbeleid)

Criteria waardevolle particulier bomen 2024
(nog vast te stellen raadsbeleid)

*Alle **huidige** waardevolle bomen voldoen aan de nieuwe criteria*

Stap b

Opstellen juridische kader
Na het raadsbesluit CWPB 2024 het beleid juridische vertalen in Omgevingsplan bomen 1.0

Beleid als basis voor juridische kader
- Bomenplan 2020
- Beschermen **huidige** waardevolle particuliere bomen
- Door raadsbesluit CWPB 2024 heeft de raad aangegeven om deze bomen te **blijven** beschermen (actueel beleidskader)

Stap c

Inventarisatie en registratie
In beeld brengen **nieuwe** waardevolle particuliere bomen

Stap d

Omgevingsplan bomen 2.0 (aanvulling op 1.0)
- Beschermen **nieuwe** waardevolle particuliere bomen op basis van inventarisatie aan de hand van CWPB 2024

Vragen?

Inspreken door Tinka Chabot op het Raadsvoorstel Criteria waardevolle bomen 4 december 2024

Geachte Burgemeester, wethouders en raadsleden.

Ik ben Tinka Chabot, ecologisch hovenier en opgeleid als bosbouwkundig ingenieur. Ik durf te stellen dat ik over meer dan voldoende kennis beschik om over dit voorliggende raadsvoorstel in te spreken. Ik heb dat ook al eens gedaan op 15 september 2021, waarnaar ik gemakshalve verwijs.

De criteria voor particuliere waardevolle bomen. leggen nog steeds een bom onder het aangenomen amendement “Baas in eigen tuin” van 19 februari 2020

Ik heb hier een kaartje van de gemeente Arnhem. Het groene gebied geeft aan dat voor alle bomen in dat gebied een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden. De blauwe bolletjes zijn alle huidige beschermde bomen. In de witte gebieden ben je baas in eigen tuin, toch? Klein gedeelte van Arnhem, hè?

Via het bestemmingsplan worden bomen op zeker 2/3^{e} van de oppervlakte van Arnhem al tot in het absurde beschermd. Voor iedere boom, ziek, zwak, misselijk, dood of op een volstrekt verkeerde plek aangeplant, moet een vergunning worden aangevraagd.

En ik verzeker u: het aanvragen van een omgevingsvergunning is op zijn zachts gezegd en in goed Nederlands, “a hell of a job”. Ik heb daar legio schrijnende verhalen over, maar die zijn voor de geïnteresseerden onder u. Het wantrouwen en de slechte dienstverlening richting de burger en het op kosten jagen van diezelfde burger is funest voor het toch al broze vertrouwen in de overheid.

Het raadsvoorstel “Criteria waardevolle Particuliere bomen” lijkt mij over een klein deel van Arnhem te gaan en laat dat dan ook nog eens het deel zijn met de dichtste bebouwing en gemiddeld de kleinste tuinen. Als dat zo is, is zo’n raadsvoorstel dan nog wel zinvol?

Overal lees en hoor ik dat er bezuinigd moet gaan worden op groenonderhoud. En dan wordt er zo’n plan opgesteld, wat heel veel tijd en energie, en dus geld, kost om te inventariseren en te blijven monitoren.

Er blijkt ruim voldoende geld voor aanleg van groen. Zoals € 50,-/m2 voor de aanleg van geveltuinen, het verplanten van een ecologisch nagenoeg oninteressante plataan van de schouwburg naar het politiebureau en het onzinnige project bewegend bos, maar voor fatsoenlijk onderhoud is nauwelijks geld. Ik heb op 30 juni jl. een fotoverslag van de aanleg en het onderhoud van het Janspark naar u gestuurd. Resultaat: nul reacties, terwijl het volgens mij een schokkend relaas is.

Een boom in de openbare ruimte wordt gemiddeld 20 jaar oud. Er moet gebouwd, de riolering moet vervangen, de straat wordt aangepast, de bomen worden te oud en dus gevaarlijk; allemaal legitieme redenen om te kappen, maar dat betekent dat de gemeente eigenlijk de grootse bomenkapper van deze stad is.

Als compensatie van dit onvermogen om zorgvuldig en duurzaam met hun eigen bomen om te gaan wordt de burger opgezadeld met de kosten van het onderhoud van door de gemeente aangewezen beschermde bomen. Een indicatie: een snoeibeurt van een redelijk grote boom, die je veilig wil houden voor de omgeving, komt op ongeveer € 1.000,- per keer en dat om de drie tot vijf jaar. Als de boom dan, om legitieme redenen, gekapt moet worden, ben je ook nog eens € 164,- kwijt aan leges en duurt het een frustrerende eeuwigheid voordat de vergunning rond is.

Dat betekent dus dat de gemeente beslist over iets waar de burger langdurig voor gezorgd heeft, waar de hele omgeving van geniet, maar er geen cent voor betaalt. Ik vind dat een onwenselijke inbreuk op het eigendomsrecht.

De eigenaar van de betreffende boom krijgt een keurige brief en kan een zienswijze indienen. Ik geef u op een briefje dat dat niet vaak zal gebeuren. Burgers hebben wel iets anders aan hun hoofd en leggen het op de stapel. Het zal wel.

De ellende begint pas als de boom te groot wordt voor de tuin, op een verkeerde plek is neergezet, want ja, geen kennis en dan komt hij op de lijst van Particuliere waardevolle bomen en mag hij niet weg van de desbetreffende ambtenaar.

Dan nog even de criteria: Ik heb daar nog steeds heel veel moeite mee.

Dendrologische waarde: als er minder dan 5 van een bepaalde soort voorkomen, betekent dat dat ie hier niet thuishoort. En hoe weet de gemeente dat? 6 onbeschermd? 5 beschermd?

Verschijningsvorm: knotvorm, leivorm, haagzuilvorm: die wil je niet als bomenliefhebber: Allemaal gecultiveerd en dus onnatuurlijk en vooral arbeidsintensief en dus duur.

Cultuurhistorie: Geen enkele particulier heeft een herdenkingsboom, markeringsboom of kruis-kapellenboom.

Biodiversiteit: dat heeft te maken met het feit of een boom een waardevolle toevoeging is voor de inheemse flora en fauna. Dat heeft niets te maken met de omvang of dat ie dicht bij een andere boom staat.

Hittestress: die bijdrage levert iedere boom.

Omvang: alle bomen hebben een andere levensduur. Dat is van veel factoren afhankelijk. Zo wordt een populier minder oud dan een eik, maar wel sneller dik

Deze criteria zijn een typisch voorbeeld van “ leuk achter het bureau verzonnen” maar is niet gebaseerd op al te veel bomenkennis.

Begin hier alsjeblieft niet aan, bespaar je de moeite en bespaar dit vooral de burgers. Het belangrijkste is om de burgers te enthousiasmeren voor groen, niet te frustreren. Bespaar ze alstublieft uw bedilzucht.

Dank voor uw aandacht. Ik beantwoord graag al uw vragen.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Criteria waardevolle particuliere bomen’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **4 december 2024: informatieve en meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Verheij (PVV), Eppich (VVD), Gerretschen (GroenLinks), Weijers (D66), Spruijt (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BurgerBelang Arnhem), Neutkens (Volt), De Groot (PvdD), Van den Broek (Groep van den Broek).

De fracties FvD, DENK, SP, PvdA, ChristenUnie en CDA waren niet aanwezig.

Verder aanwezig: Bouwkamp (wethouder), Elshof, Wenker (ambtelijke ondersteuning), Van den Bos (Boom Kwaliteitsteam Arnhem), Chabot (S-Kwadraat)

Bespreking

De bespreking is gestart met een ambtelijke presentatie over het raadsvoorstel. De aanwezige fracties hebben daarna technische vragen gesteld. Daarna is vervolgd met de insprekers. Beide insprekers hebben hun bijdrage gedeeld. De raadskamer heeft vervolgens vragen gesteld aan de insprekers. Hiermee is de informatieve bespreking afgerond. Er is gestart met de meningsvormende bespreking. De eerste termijn van de raadskamer en het college zijn afgerond.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. De meningsvormende bespreking wordt op een later moment hervat met de tweede termijn van de raadskamer.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

M. Van Munster

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel Nota Budgetoverheveling 2024

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
4-12-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit college van B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding informatieve en meningsvormende bespreking

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

In deze nota wordt in totaal voorgesteld om € 17,2 miljoen aan het einde van het jaar niet toe te voegen aan de algemene reserve, maar over te hevelen naar het jaar 2025 en verder. Het doel van deze budgetoverheveling is om in 2024 de doelen die aan de middelen ten grondslag liggen in een volgend boekjaar alsnog te kunnen halen. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de verschillende over te hevelen budgetten per programma. Verder wordt voorgesteld om € 0,6 miljoen aan investeringskrediet over te hevelen naar 2025.

Aandachtspunten

- Er wordt door het college gebruik gemaakt van spelregels als richtlijn welke budgetten overgeheveld mogen worden. Hier mag beargumenteerd van afgeweken worden.
- Budgetten worden in principe overgeheveld naar het volgende jaar, maar het kan ook voorkomen dat budget naar een later jaar wordt overgeheveld.
- In Turap-2 is een prognose gegeven van de verwachte onderbestedingen die zich op sommige programma's voordoen.
- In deze nota wordt voorgesteld om in totaal € 17,8 miljoen over te hevelen. De omvang van overhevelingen is ook dit jaar deels te verklaren doordat er een aantal grote posten bij zitten, zoals Grondwal Bethaniënstraat en regionale middelen Participatie die samen optellen tot bijna € 7 miljoen.
- De gemeenteraad beslist of alle budgetten uit de nota ook worden overgeheveld

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Paul Smeulders	Fenna Boorsma	Maaike Piscaer
	fenna.boorsma@arnhem.nl	maaike.piscaer@arnhem.nl
	0650194005	0631114892

Toelichting voorgestelde behandelwijze

Informatieve bespreking
Er hebben zich bij het publiceren van de agenda geen insprekers gemeld.

Meningsvormende bespreking
Er wordt in twee termijnen vergaderd.

1. Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
2. De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij hij of zij antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.

Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

Afronding meningsvormende bespreking. Uitkomst van de meningsvormende bespreking kan zijn:

1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de bespreking van de moties en amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4379749

Onderwerp: Nota Budgetoverhevelingen 2024

Kernboodschap

Bij de jaarrekening blijkt ieder jaar dat er budgetten niet volledig zijn benut. Ambities realiseren vraagt vaak een lang aanlooptraject. Voor de continuïteit in die acties is behoud van deze middelen in het volgende jaar wel noodzakelijk om de vastgestelde beleidsdoelstellingen te realiseren. Met deze nota budgetoverhevelingen wordt voorgesteld deze budgetten beschikbaar te houden om de activiteiten op een later moment uit te voeren.

Voorstel

1. De niet bestede middelen per ultimo 2024 toe te voegen en voor 2025 en verder te onttrekken aan de bestemmingsreserve Taakmutaties Gemeentefonds - Overloop conform de hierbij gevoegde bijlage 'Nota Budgetoverheveling 2024' voor inzet in een volgend jaar.
2. De begroting 2024 en verder op grond van bovenstaand beslispunt aan te passen middels bijgaande begrotingswijziging in bijlage 2.

Inleiding

Bij de jaarrekening blijkt ieder jaar dat er omstandigheden zijn waardoor budgetten niet volledig zijn benut. Deze middelen zijn vaak in het volgende jaar wel noodzakelijk om de vastgestelde beleidsdoelstellingen te realiseren.

In Turap-2 is een prognose gegeven van de verwachte onderbestedingen die zich op sommige programma's voordoen. Daar waar deze niet overgeheveld hoeven te worden, is deze onderbesteding in de begrotingswijziging bij Turap-2 in de betreffende programma’s verwerkt. Daarnaast is in Turap-2 al een eerste vooruitblik gegeven van onderbestedingen, waarvan het wel gewenst is om deze door te schuiven. Deze komen in bijgaande nota budgetoverheveling terug en zijn aangevuld op basis van de meest recente inzichten.

Om ervoor te zorgen dat de gewenste doelstellingen alsnog kunnen worden behaald in een volgend jaar, wordt voorgesteld om voor deze specifieke budgetten de niet bestede middelen te reserveren in de bestemmingsreserve Taakmutaties Gemeentefonds - Overloop. Dit betekent ook dat de middelen conform de aanvraag besteed moeten worden. Is dit niet het geval, dan worden deze middelen aan het einde van het volgende boekjaar in principe alsnog ten gunste van de algemene reserve gebracht.

Arnhem GEMEENTE

Eerder is door de portefeuillehouder financiën toegezegd om voor onderwerpen / programma's waarbij in feite de inzet van middelen fluctueert of over meerdere jaren wordt ingezet, te kijken of hiervoor niet beter een bestemmingsreserve/egalisatiereserve kan worden ingesteld. Deze toezegging wordt in het traject naar de Perspectiefnota 2026-2029 meegenomen.

Daarnaast is in de nota budgetoverheveling ook de onderbesteding op doorlopende investeringsbudgetten opgenomen. Dit is in overeenstemming met de Nota investeren, waarderen en afschrijven, die op 16 juni 2021 in de gemeenteraad is vastgesteld. Hiermee geven we de gemeenteraad inzicht in de onderbesteding op investeringsbudgetten in 2024 die doorgeschoven worden. De financiële verwerking vindt net als andere jaren plaats bij de actualisatie MIP ter voorbereiding op de Begroting 2025.

De uiteindelijke onderbestedingen bij de jaarrekening die niet verrekend worden met specifiek daartoe ingestelde bestemmingsreserves (bijvoorbeeld de BR Groot onderhoud en vervanging Openbare Ruimte of de BR Burgerinitiatieven Sociaal Domein), worden in principe toegevoegd aan de algemene reserve.

Beoogd effect

Het voorstel is om bepaalde budgetten, die volgens de spelregels bij de jaarrekening zouden vrijvallen ten gunste van de algemene reserve, met deze nota te reserveren en over te hevelen naar 2025 en verder. Het overhevelen van budgetten is bedoeld om bestedingen met een specifiek doel in een volgend boekjaar te realiseren, om zodoende alsnog de doelstellingen te behalen.

Argumenten

1.1 *Overheveling is nodig om budgetten beschikbaar te houden*

Voor de beoordeling of budgetten mogen worden doorgeschoven wordt gebruik gemaakt van bepaalde spelregels. Bijvoorbeeld of er sprake is van concrete doelen of activiteiten waarvoor middelen beschikbaar moeten blijven, of er geen sprake is van structurele budgetten die normaal gesproken volgend jaar hiervoor ingezet kunnen worden en of er sprake is van geoormerkte budgetten (regionale middelen, specifieke uitkeringen, ontvangen subsidiegelden, etc.) die, voorzien van voldoende toelichting, doorgeschoven kunnen worden naar het volgende kalenderjaar.

De voorgestelde overheveling van in totaal € 17,8 miljoen is lager dan de overheveling van eerdere jaren (€ 21,1 miljoen en in 2022 € 29,7 miljoen). De omvang van overhevelingen is ook dit jaar deels te verklaren doordat er een aantal grote posten bij zitten, zoals Grondwal Bethaniënstraat en regionale middelen Participatie die samen optellen tot bijna € 7 miljoen.

In de Turap 1 en 2 is er melding gedaan van voor- en nadelen die naar verwachting aan het einde van het jaar met de AR worden verrekend. Vanzelfsprekend wordt in de jaarrekening de totale balans opgemaakt, waarbij de definitieve verrekening met de AR kan afwijken van de eerdere prognoses.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Overheveling vraagt om besluitvorming*
De nota moet in dit jaar besloten worden door de raad omdat de middelen anders vrijvallen ten gunste van de algemene reserve (en de beleidsdoelen dus zonder deze middelen gehaald moeten worden). Dit is ook noodzakelijk om de bestemmingsreserves op de juiste wijze te kunnen muteren over het jaar en te kunnen verantwoorden in de jaarrekening.

Participatie

Niet van toepassing

Financiën

Op basis van de argumenten wordt voorgesteld in 2024 € 17,2 miljoen te reserveren in de bestemmingsreserve Taakmutaties Gemeentefonds – Overloop en € 0,6 miljoen aan investeringskredieten over te hevelen en te verwerken bij het MIP bij de begroting 2026. Deze middelen vallen in dat geval bij de jaarrekening niet vrij ten gunste van de algemene reserve. Voor een nadere specificatie wordt verwezen naar de bijlage 'Budgetoverheveling 2024'.

Uitvoering

De bedragen voor de budgetoverheveling zijn in de meeste gevallen nog een schatting. Bij het opmaken van de jaarrekening 2024 kunnen de werkelijke onderbestedingen (die leiden tot een budgetoverheveling) afwijken. Wij zullen voor deze budgetten naar bevind van zaken handelen en uw raad voorstellen ter zake aanbieden bij de jaarrekening.
De niet bestede middelen die niet zijn gereserveerd worden bij de jaarrekening toegevoegd aan de algemene reserve of aan bestemmingsreserves.

Communicatie

Niet van toepassing

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad
- Bijlage 1 - Nota Budgetoverheveling 2024
- Bijlage 2 - Begrotingswijziging BO 2024 24-012

RAADSVOORSTEL

Besluit van
Zaaknummer 4379749

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 november 2024;

gelet op artikel 189 van de Gemeentewet;

besluit:

1. De niet bestede middelen per ultimo 2024 toe te voegen en voor 2025 en verder te onttrekken aan de bestemmingsreserve Taakmutaties Gemeentefonds - Overloop conform de hierbij gevoegde bijlage 'Nota Budgetoverheveling 2024' voor inzet in een volgend jaar.
2. De begroting 2024 en verder op grond van bovenstaand beslispunt aan te passen middels bijgaande begrotingswijziging in bijlage 2.

De griffier, De voorzitter,

Arnhem GEMEENTE

Nota budgetoverhevelingen

Inhoudsopgave

Totaalbeeld ... 3
Budgetoverheveling 2024 ... 5
- Wijken algemeen ... 5
- Stad ... 5
- Bestuur, dienstverlening en financiën ... 5
- Veiligheid ... 6
- Economie ... 7
- Onderwijs ... 9
- Cultuur ... 9
- Participatie en armoedebestrijding ... 10
- Welzijn en inclusie ... 11
- Gezondheid en sport ... 11
- Klimaat en energie ... 11
- Ruimtelijke ontwikkeling ... 12
- Wonen en leefomgeving ... 12

Doorlopende investeringsbudgetten ... 13

Totaalbeeld

Bij het opmaken van de jaarrekening wordt eventuele ruimte op een budget toegevoegd aan de algemene reserve, tenzij sprake is van verrekening met een specifieke bestemmingsreserve met een egaliserend karakter (bijvoorbeeld de BR Groot onderhoud en vervanging Openbare Ruimte). Vooruitlopend op de jaarrekening is een inschatting gemaakt van deze ruimte en de noodzaak om budgetten bij de jaarrekening niet toe te voegen aan de AR, maar om deze over te hevelen naar het volgende jaar.

In deze nota wordt in totaal voorgesteld om € 17,2 miljoen aan het einde van het jaar niet toe te voegen aan de algemene reserve. We stellen voor om dit bedrag over te hevelen naar het jaar 2025 en verder. Het doel van deze budgetoverheveling is om in 2024 de doelen die aan de middelen ten grondslag liggen in een volgend boekjaar alsnog te kunnen halen. Hieronder is een overzicht opgenomen van de verschillende over te hevelen budgetten per programma.

In overeenstemming met de Nota investeren, waarderen en afschrijven, die op 16 juni 2021 in de gemeenteraad is vastgesteld, zijn hieronder ook de overhevelingen op doorlopende investeringsbudgetten opgenomen in deze nota Budgetoverheveling. Hiermee geven we de gemeenteraad inzicht in de onderbesteding op investeringsbudgetten in 2024 die doorgeschoven worden. Met deze nota budgetoverhevelingen wordt voorgesteld € 0,6 miljoen aan investeringskrediet over te hevelen naar 2025. De financiële verwerking vindt net als andere jaren plaats bij de actualisatie MIP ter voorbereiding op de Begroting 2026.

Programma	Onderwerp	Bedrag (x €1.000)
Wijken		
W00	Opkoopfonds Experiment Immerloo Schuldenvrij	163
W00	Ervaringsdeskundigen	95
W00	Inkomensregelingen	600
Totaal wijken		**858**

Programma	Onderwerp	Bedrag (x €1.000)
Stad		
S00	Dienstverleningsvisie	50
S00	Digitaal versnellen	150
S00	Informatieveiligheid en Privacy	120
S00	Verduurzaming gemeentelijk vastgoed	100
S01	Experiment gesloten coffeeshopketen	440
S01	Zorg en Veiligheidshuis	220
S01	RIO/IPTA middelen (detentie en terugkeer)	405
S01	Horeca stewards / Veilige steden	85
S03	Kwailiteitsimpuls werklocaties	200
S03	Cleanport Arnhem	250
S03	Hot spot energy	500
S04	Schoolmoestuinen	240
S04	Herstel op tijdelijke voorziening Olympus College	758
S05	Toekomstvisie Synagoge	25
S05	Groningensingel 1245	500
S05	Cultuurprogrammering	200
S05	Kunstopdrachten	100
S05	Beeldende kunst	110
S06	Regionale middelen in het kader van	2.300

	participatie	
S06	Middelen SW Infrastructuur	898
S06	Bijverdienbeloning	400
S06	Implementatie Schuldhulpverlening	700
S08	Bewustwording en kennisvergroting slavernijverleden	100
S08	Subsidieregelingen Inclusie	120
S09	Sloop sporthal Kermisland	150
S10	Zero-emissie binnenstadslogistiek	190
S11	Subsidieregelingen Verwijderen Kachels en Rookgaskanalen 2024	110
S11	Grondwal / uitbreiding woonwagenkamp Bethaniënstraat	4.500
S11	Omgevingswet	1.500
S12	Plan van aanpak Graffiti	140
S12	Uitbreiding woonwagenlocaties	750
Totaal stad		**16.311**

Totaal budgetoverheveling	**17.169**

Programma	**Onderwerp**	**Bedrag (x €1.000)**
	Investeringskrediet wegenbeheer	600
Totaal investeringsbudgetten		**600**

Budgetoverheveling 2024

Wijken algemeen

Onderwerp:	Opkoopfonds Experiment Immerloo Schuldenvrij
Bedrag:	€ 163.000
Toelichting:	In het experiment worden schulden van inwoners betaald en worden zij begeleid naar een schuldenvrije toekomst. Er is een opkoopfonds opgericht waaruit deze schulden worden betaald. Het opkoopfonds bestaat uit bijdragen van de Arnhemse stichtingen Dullertsstichting, Stichting Het Burger en Nieuwe Weeshuis en Stichting Sint Nicolai Broederschap. Er zijn al schulden betaald uit dit fonds, maar omdat de voorbereidingen hebben meer tijd gekost, wordt het grootste gedeelte in 2025 besteed. Daarom wordt voorgesteld het resterende budget over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Ervaringsdeskundigen
Bedrag:	€ 95.000
Toelichting:	In de begroting 2024 is voor een pilot Ervaringsdeskundigen € 100.000 opgenomen. In 2024 is het plan hiervoor geschreven en daardoor is de uitvoering eind 2024 gestart. Om de pilot af te kunnen ronden, wordt voorgesteld om € 95.000 over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Inkomensregelingen
Bedrag:	€ 600.000
Toelichting:	Voor het verder verbeteren van Inkomensregelingen is vier jaar incidenteel budget beschikbaar. De verbeteringen worden in diverse stappen doorgevoerd, dit loopt niet synchroon met het budget. In 2024 is een aantal verbeteringen doorgevoerd en in gang gezet, maar het effect in de kosten is grotendeels pas merkbaar in 2025. We stellen daarom voor om € 600.000 over te hevelen naar 2025.

Stad

Bestuur, dienstverlening en financiën

Onderwerp:	Dienstverleningsvisie
Bedrag:	€ 50.000
Toelichting:	In de begroting is voor het opstellen van een dienstverleningsvisie, beleid en uitvoeringsplan voor zowel 2024 als 2025 € 150.000 opgenomen. In tegenstelling tot de aanvankelijke verwachting dat middelen dit jaar zouden worden ingezet voor de inhuur van externen om de visie te ontwikkelen, is dit met bestaande formatie gedaan. Hierdoor zal naar inschatting de maximale besteding dit jaar hooguit op € 15.000 uitkomen. Naar verwachting zal de visie begin 2025 aan de raad worden voorgesteld. Een eerste inschatting voor nu is dat voor het opstellen van beleid en een uitvoeringsplan € 200.000 nodig zal zijn. Dit houdt in: - € 100.000 kosten kwartiermaker inclusief ondersteuning - € 75.000 aanpakken van “laaghangend fruit” - € 25.000 inzet van ervaringsdeskundigen en (interne) communicatie De verwachtte kosten voor 2025 vallen dus hoger uit dan begroot. Daarom stellen wij voor om van het niet benutte budget in 2024 van circa € 135.000, € 50.000 over te hevelen naar 2025, zodat in 2025 € 200.000 beschikbaar zal zijn. Het restant van circa € 85.000 zal bij de jaarrekening vrijvallen ten gunste van de algemene middelen.

Onderwerp:	Digitaal Versnellen
Bedrag:	€150.000
Toelichting:	Voor het programma Digitale versnelling zijn voor 2023 en 2024 incidentele middelen beschikbaar gesteld. Het programma was beoogd dit jaar te eindigen, maar kent nog een doorloop naar 2025. De oplevering van de nieuwe website heeft enige vertraging opgeleverd en de realisatie van e-dienstverlening bij Burgerzaken en Werk & Inkomen is complexer dan

	voorheen bedacht. Dit in combinatie met beperkte beschikbaarheid van medewerkers, maakt dat bijstelling van het plan nodig was. Deze bijstelling loopt door naar 2025 zodat de gestelde resultaten alsnog worden gerealiseerd. Daarom stellen wij voor het resterende budget over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Informatieveiligheid en Privacy
Bedrag:	120.000
Toelichting:	Middelen zijn incidenteel, waren beoogd voor dit jaar, en hebben betrekking op de realisatie van Business Continuity Management (BCM). De planning voor dit jaar is niet gehaald vanwege de veelheid aan activiteiten, en het lastig bemensen van het programma. Voorbereidende werkzaamheden voor het project hebben reeds in 2024 plaatsgevonden. Eind 2024 start er een onderzoek om de contouren voor het project scherper te stellen, zodat meegenomen wordt wat er reeds in de organisatie georganiseerd is op dit vlak, en we hierop verder kunnen bouwen. Hierna wordt een externe BCM expert ingehuurd om samen met ons BCM in te richten conform ISO22301 vereisten. De voorbereidende werkzaamheden hebben meer tijd gekost. Het budget is daarom nog niet uitgegeven, maar alles staat al in de startblokken. Aangezien dit traject maanden zal vergen, is het niet realistisch om dit in 2024 nog gerealiseerd te krijgen, en stellen we voor het budget door te schuiven naar 2025.

Onderwerp:	Verduurzaming gemeentelijk vastgoed
Bedrag:	€ 100.000
Toelichting:	Ook in 2024 is uitvoering gegeven aan de doelstelling uit de begroting voor de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed. Hiervoor is een incidenteel budget beschikbaar voor de jaren 2023 t/m 2025, onder meer voor benodigde capaciteitsinzet. Voor de capaciteitsinzet bij de wettelijke maatregelen voor het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed, is het zwaartepunt verschoven van 2024 naar 2025. Om die reden stellen we voor een deel van het budget over te hevelen.

Veiligheid

Onderwerp:	Experiment gesloten coffeeshopketen
Bedrag:	€ 440.000
Toelichting:	In het regeerakkoord van 2017 is afgesproken dat er een experiment komt met teelt en verkoop van hennep of hasjiesj voor recreatief gebruik. Arnhem ontvangt daarvoor middelen van het rijk, die zij met aanvulling van eigen middelen hiervoor inzet. Het is wenselijk het restant bedrag van € 440.000 beschikbaar te houden voor de resterende experimenteerfase (2025 - 2028). Deze middelen zullen voornamelijk worden ingezet voor inhuur extra capaciteit bij handhaving. Bij de PPN zullen we een voorstel doen tot het verdelen van de middelen over 2025 tot en met 2028.

Onderwerp:	Zorg en Veiligheidshuis
Bedrag:	€ 220.000
Toelichting:	Gelderland Midden kent twee veiligheidshuizen, veiligheidshuis regio Arnhem en veiligheidshuis West Veluwe Vallei. De gemeenten Arnhem en Ede fungeren als centrumgemeenten en ontvangen regionaal budget dat voor regionale doeleinden bestemd is. Op dit moment is de doorontwikkeling van de veiligheidshuizen gaande. Veel casuïstiek zal en worden verplaatst naar wijkniveau en het veiligheidshuis zelf zal zich meer gaan positioneren als expertisecentrum voor urgente en geprioriteerde casuïstiek. Hiervoor zijn het komende jaar naar verwachting meer regionale middelen nodig om op organisatorisch en operationeel niveau deze structuurveranderingen door te voeren met expertise en ondersteuning. Omdat de doorontwikkeling later is gestart dan gepland wordt voorgesteld de middelen over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	RIO / IPTA middelen (detentie en terugkeer)
Bedrag:	€ 404.640
Toelichting:	Vanuit het rijk zijn er middelen beschikbaar gesteld voor het project Re-Integratie Officer (RIO) en Integrale Persoonsgerichte Toeleiding Arbeid (IPTA) een aanpak om daderschap te voorkomen en de strijd tegen overvallen en andere geweldsdelicten door jongeren te begeleiden richting opleiding en/of werk. De projecten zijn nu in de opstartfase, daarom heeft de gemeente verlenging gekregen van het rijk. Hierbij het voorstel deze middelen over te hevelen naar 2025, dan zullen de projecten echt van start gaan. Omdat het gaat om geoormerkte gelden, worden hiermee ook de baten overgeheveld.

Onderwerp:	Horeca stewards / Veilige steden
Bedrag:	€ 85.000
Toelichting:	De Sfeerteams van Stichting Veilige Steden zijn op dit moment in het gebied twee avonden per week aanwezig (de belangrijkste uitgaansavonden vrijdag en zaterdag) De Sfeerteams Arnhem worden ingezet om bezoekers wegwijs te maken in de binnenstad. Zij zijn hiermee een visitekaartje voor het Korenkwartier. Zij voorzien bezoekers van informatie over uitgaansgelegenheden en feesten, zij verwijzen door naar de taxistandplaatsen en overige centrumvoorzieningen of relevante instanties zoals de politie. De Sfeerteams werken nauw samen met de politie, gemeente (waaronder gemeentelijke handhaving), ondernemers en beveiligers. In andere steden zijn de ondernemers ook (financiële) drager van een dergelijk team. Ook de gemeente Arnhem vindt een dergelijk initiatief in de basis een verantwoordelijkheid van de ondernemers. Ondernemers zijn hier ook toe bereid en hebben via de BIZ (Bedrijveninvesteringszone) Korenkwartier middelen beschikbaar. De financiële ruimte is op dit moment nog niet voldoende, waardoor de gemeente heeft toegezegd eenmalig een subsidie beschikbaar te stellen van €85.000. De BIZ heeft vanwege organisatorische opstartproblemen niet eerder tot een aanvraag voor subsidie kunnen komen, waardoor voorgesteld wordt het bedrag dat in 2024 beschikbaar was in zijn geheel over te hevelen naar 2025. De BIZ en de continuering van de sfeerteams voor 1 jaar zijn zowel door het college als de raad vastgesteld. Ook de middelen van 85.000 zijn dit jaar opnieuw door college vastgesteld na mondelinge en artikel 44 vragen vanuit de raad. Er wordt een overeenkomst gesloten door de BIZ met één leverancier met een looptijd van 1 jaar (met een optie tot verlenging van 1 jaar). De ingangsdatum zal zijn 01-01-2025 wat ook betekent dat de absolute einddatum 01-01-2026 is.

Economie

Onderwerp:	Kwaliteitsimpuls werklocaties
Bedrag:	€ 200.000
Toelichting:	In de begroting is opgenomen dat de werklocaties in onze stad groen, duurzaam en toekomstbestendig moeten zijn. Dit vraagt om een kwaliteitsimpuls voor werklocaties waarbij optimaal ruimtegebruik het uitgangspunt is. Hiervan is een deel reeds ingezet en de resterende middelen worden ingezet voor onder ander het opstellen van de Gebiedsvisie Het Broek – IPKW – Nieuwe Haven en de uitvoering daarvan. Voor de transformatie Rijnpark heeft de inzet voor 2024 vooral vertraging opgelopen door de beperkte aanwezige reguliere capaciteit. Verder is er slechts nog beperkte mogelijkheid geweest om middelen als co financiering voor subsidie-aanvragen bij het Rijk, Oost NL en Provincie Gelderland in te zetten (dit is wel gebeurd bij de pilot herstructurering). In 2025 wordt ingezet op intensivering van deze samenwerking en met deze budgetoverheveling wordt daarop voorgesorteerd. Daarnaast wordt in 2025 gewerkt aan het opstellen van de Gebiedsvisie Het Broek – IPKW – Nieuwe Haven. Hiervoor zijn deze middelen nodig voor projectleiding, opstellen gebiedsvisie en uitvoeren van onderzoeken daarvoor. Daarnaast zijn deze middelen nodig voor een verkeerskundig onderzoek op IJsseloord I en voor het versterken van de organisatiegraad op de werklocaties. Tot slot zal naar verwachting (uitvoering van) het transformatieplan voor Rijnpark en Schaapsdrift om vervolgacties vragen.

Onderwerp:	Cleanport Arnhem
Bedrag:	€ 250.000
Toelichting:	Deze middelen zijn bedoeld voor de inzet van een kwartiermaker t.b.v. de doorontwikkeling van bedrijventerrein Nieuwe Haven en de financiering van het uitvoeringsprogramma (dat onderdeel is van het Visie- en implementatieplan Nieuwe Haven). De inzet van de middelen is vertraagd, omdat de opdrachtbeschrijving voor de kwartierkamer later is opgeleverd dan was beoogd (door wisseling van opdrachtnemer en uitbreiding van de onderzoeksvraag voor het project doorontwikkeling Nieuwe Haven), waardoor de aanstelling van de kwartiermaker nog niet heeft plaatsgevonden en er ook nog geen besluit over het uitvoeringsprogramma is genomen. De kwartiermaker gaat heel 2025 aan de slag (deel budget voor ureninzet) en voert daarbij het nog vast te stellen uitvoeringsprogramma uit (deel budget voor uitvoering activiteiten/projecten).

Onderwerp:	Hot spot energy
Bedrag:	€ 500.000
Toelichting:	De raad heeft middelen beschikbaar gesteld als cofinanciering voor ruimtelijke en infrastructurele investeringen op de drie innovatieve campuslocaties IPKW, Arnhems Buiten en Kenniscampus Arnhem – Velp. Dit draagt bij aan ambitie om een Europese hotspot voor energie-innovaties te worden. In 2024 is hiervan € 250.000 beschikt als cofinanciering voor de ontwikkeling van een smart energy hub rond Connectr op de IPKW. Ook voor de locatie Arnhems Buiten is er vooruitgang. De eigenaar heeft 17 oktober 2024 een conceptaanvraag ingediend. Het gaat hierbij om een verzoek tot cofinanciering voor herontwikkeling van een gemeentelijk monument als onderdeel van de Electricity Campus Arnhems Buiten. Voor de Kenniscampus Arnhem is ten behoeve van de gebiedsontwikkeling is begin 2024 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Nu zijn we in gesprek over het realiseren van een 'energiesysteem van de toekomst' . Uit het vervolg van deze gesprekken verwachten we binnen enkele maanden een (her-)ontwikkelings- en cofinancieringsvraag waarmee we de Kenniscampus een sterke positieve impuls kunnen geven. Op grond daarvan verwachten we nu dat we voor zowel Arnhems Buiten als Kenniscampus Arnhem uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met dit budget een subsidie van ieder € 250.000 te kunnen geven als cofinanciering voor realisatie van ruimtelijke en infrastructurele investering. Daarom wordt voorgesteld de daarvoor beschikbare middelen uit 2024 over te hevelen naar 2025.

Onderwijs

Onderwerp:	Schoolmoestuinen
Bedrag:	€ 240.000
Toelichting:	In de begroting 2023 zijn incidenteel voor drie jaren (2023-2025) budgetten beschikbaar gesteld voor schoolmoestuinieren. In 2023 heeft de inventarisatie en opstart plaatsgevonden van het programma en is er een maatwerkaanpak gemaakt. De uitvoering van de maatwerkaanpak is in 2024 gestart. De wens en de behoefte m.b.t. centrale schoolmoestuinen evenals de wens en de realisatie van moestuin mogelijkheden op het eigen schoolplein, wordt in 2024 verder onderzocht. In Elderveld wordt in het najaar van 2024 een pilot gestart met een centrale moestuin en gekeken naar de behoefte voor 2025-2026 en verder. Er wordt een ingroeimodel verwacht, waarbij steeds meer scholen aansluiten en gebruik gaan maken van het aanbod, waarbij duurzame borging belangrijk en randvoorwaardelijk is voor de scholen. Daarom is het wenselijk dat de resterende middelen vanuit de Arnhemse Aanpak Schoolmoestuinen beschikbaar blijven voor de jaren na 2025. Bij de perspectiefnota 2026 zal een herverdeling van de middelen over de jaren worden voorgesteld zoals ook aangegeven bij de Turap 2 2024.

Onderwerp:	Herstel of tijdelijke voorziening Olympus College
Bedrag:	€ 758.000
Toelichting:	Onlangs heeft het college besloten om vooruitlopend op het juridische traject over de aansprakelijkheid, zelf te investeren in herstel van de gymzaal of het realiseren van een tijdelijke voorziening voor het Olympus College. De kosten hiervan liggen rond de € 1,1 miljoen, waarbij in 2024 enkel de kosten voor het tijdelijk gymmen in de hal in Rijkerswoerd worden gemaakt ter omvang van € 42.000. In dit besluit is rekening gehouden met de € 800.000 die als schadebedrag eerder opgenomen is in de Turap 1 2024, op basis van een inschatting van de verzekeraar. Dat betekent dat het overige bedrag in 2024 van zo'n € 758.000 nodig is in 2025. Het collegebesluit stelt overigens dat het schoolbestuur voor alle gemaakte kosten aansprakelijk zal worden gesteld en daarmee de gemeente in haar gemaakte kosten compenseert.

Cultuur

Onderwerp:	Toekomstvisie Synagoge
Bedrag:	€ 25.000
Toelichting:	Een extern bureau heeft opdracht gekregen voor het opstellen van de toekomstvisie. Naar verwachting levert het bureau eind maart 2025 het eindproduct op. Derhalve stellen we voor de dit jaar niet bestede middelen over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Groningensingel 1245
Bedrag:	€ 500.000
Toelichting:	Op 1 september 2024 heeft Stichting Jacobiberg het voormalige schoolgebouw aan de Groningensingel 1245 in gebruik genomen. In de begroting zijn hiervoor middelen beschikbaar gesteld. In 2024 zijn de eerste noodzakelijke aanpassingen gedaan om het gebouw op een veilige manier en voor culturele activiteiten in te zetten. Zoals het aanbrengen van een brandmeldinstallatie en het realiseren van geluiddempende muziekruimtes. Hiervoor zijn tevens de beschikbare middelen vanuit 2023 aangewend. Naast het voor een volledig jaar moeten bekostigen van beheerlasten als noodzakelijk onderhoud zijn in 2025 verdere aanpassingen aan het gebouw nodig. Zo wordt het geschikt gemaakt voor ook andere culturele doeleinden zoals repetitiemogelijkheden voor theater en wordt meer benodigde werkruimte voor culturele en creatieve ondernemers gerealiseerd. De beschikbare middelen vanuit 2024 zijn hiervoor noodzakelijk. Daarom stellen wij voor deze middelen over te hevelen.

Onderwerp:	Cultuurprogrammering
Bedrag:	€ 200.000
Toelichting:	We zijn bezig met vernieuwing van het cultuurbeleid. De Uitgangspuntennota en actieprogramma worden daarom eind dit jaar / begin volgend jaar aan uw raad voorgelegd, waarna de uitvoering in 2025 en verder volgt. Cultuurprogrammering maakt hiervan een

	belangrijk onderdeel van uit: breed, divers en toegankelijk cultureel aanbod. In weerwil van alle ontwikkelingen en landelijke keuzes willen we in Arnhem benadrukken hoe ontzettend belangrijk toegang tot cultuur is voor iedereen. We maken daarom een dag per week voor 2025 het Museum Arnhem gratis toegankelijk. Dit kan eventueel gepaard gaan met begeleid bezoek en andere activiteiten. De resultaten hiervan zullen indien wenselijk opgevolgd worden in het actieprogramma. Ter uitvoering van het gratis museumbezoek waren middelen beschikbaar voor cultuurprogrammering in 2024. Echter omdat de uitvoering in 2025 zal volgen, stellen wij voor deze gelden over te hevelen.

Onderwerp:	Kunstopdrachten
Bedrag:	€ 100.000
Toelichting:	Het budget is bestemd voor een kunstwerk bij de rotonde van de Zeegsingel/koppelstraat in Malburgen. Dit komt voort uit het ontwikkelplan Malburgen met daarin een kunstplan (2006) voor een kunstroute van 11 kunstwerken. Op de betreffende locatie moest er eerst een rotonde gerealiseerd worden. De rotonde is in 2021 gerealiseerd en in 2023 is er een kunstopdracht uitgeschreven voor een kunstwerk op en rondom de rotonde. Een groep bewoners is betrokken bij de ontwikkeling van het kunstwerk. In 2024 heeft planvorming tot een definitief ontwerp geleid. In verband met een uitgelopen periode van de vergunningprocedure zal (het grootste deel) de uitvoering in de eerste helft van 2025 plaatsvinden. Het budget wordt in 2025 ingezet voor alle kosten die gemoeid zijn met de vervaardiging van het kunstwerk. Te denken aan honorarium voor de kunstenaar, materiaalkosten, participatie, schets- en definitief ontwerp, advieskosten, etc. en daarom stellen we voor deze over te hevelen.

Onderwerp:	Beeldende kunst
Bedrag:	€110.000
Toelichting:	De verplaatsing van het Feestaardvarken is niet in 2024 gerealiseerd. Dit heeft onder andere te maken met de periode voor vergunningaanvraag voor het Feestaardvarken. Plannen zijn concreet en worden bij vergunningverlening naar verwachting in 2025 tot uitvoering gebracht.

Participatie en armoedebestrijding

Onderwerp:	Regionale middelen in het kader van participatie
Bedrag:	€ 2.300.000
Toelichting:	Arnhem is centrumgemeente van de Arbeidsmarktregio Gelderland Midden. Arnhem ontvangt als centrumgemeente diverse middelen vanuit het rijk in het kader van participatie. De verwachting is dat wij voor 2024 niet alle middelen te hebben besteed einde van het jaar. We stellen daarom voor om dit bedrag over te hevelen naar 2025. Momenteel wordt dit geschat op € 2.300.000. Dit is inclusief € 1.000.000 voor project Regionaal aanpak Jeugdwerkloosheid waarvan bij het uitbrengen van Turap 2 nog de inschatting was dat deze in 2024 nog van start zou gaan.

Onderwerp:	Middelen SW Infrastructuur
Bedrag:	€ 898.000
Toelichting:	In de meicirculaire 2024 is incidenteel € 63 mln beschikbaar gesteld door het rijk ten behoeve van de positionering en het behoud van de sociaal ontwikkelbedrijven, voor Arnhem is dit € 898.000. Momenteel loopt er in regionaal verband een onderzoek naar de toekomstvisie op het sociaal ontwikkelbedrijf, uitgevoerd door BMC. Deze middelen willen we daarom koppelen aan het vervolgproces van BMC voor de doorontwikkeling met betrekking tot het Sociaal ontwikkelbedrijf. Omdat het onderzoek van BMC pas na de zomer 2024 is afgerond en de doorontwikkeling pas daarna gaat starten, verwachten wij niet dat we in 2024 deze middelen al hebben besteed. Vandaar het voorstel om deze over te hevelen naar 2025 om de uitvoering van de doorontwikkeling daarmee mogelijk te maken.

Onderwerp:	Bijverdienbeloning

Bedrag:	€ 400.000
Toelichting:	Per juli 2023 is een pilot voor 2 jaar gestart voor de Bijverdienbeloning. Hiervoor is een budget beschikbaar gesteld van totaal € 3,4 mln, waarvan € 2 mln in het jaar 2024. In 2024 was de raming te hoog ingeschat. De verwachting is dat deze gelden in 2025 nog in de pilot nodig zijn omdat de doelgroep < 27 is toegevoegd aan de pilot. Daarom stellen we voor de gelden over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Implementatiekosten Schuldhulpverlening
Bedrag:	€ 700.000
Toelichting:	Met ingang van 2025 wordt Schuldhulpverlening weer in eigen beheer uitgevoerd. De planning was om hier op 1 juli 2024 al mee te starten. De start is echter 1 januari 2025. De huidige dossiers worden door de huidige dienstverlener (Verdergroep) afgerond of overgedragen in 2025. Dat betekent dat een deel van het implementatiebudget in 2024 wordt besteed aan voorbereiden, trainen, inrichten en implementeren en dat een deel in 2025 wordt gebruikt voor de overdracht en verdere implementatie.

Welzijn en inclusie

Onderwerp:	Bewustwording en kennisvergroting slavernijverleden
Bedrag:	€ 100.000
Toelichting:	In de raadsbrief 'Excuses stadsbestuur voor slavernijverleden Arnhem en voortgang acties na het onderzoek' d.d. 18 juni 2024 (zaaknr 4225570) is aangegeven hoe de voor 2024 eenmalig toegekende € 100.000 voor de acties na het onderzoek zal worden besteed. De activiteiten en projecten zullen hoofdzakelijk in 2025 uitvoering krijgen, vandaar het verzoek dit budget daarvoor door te schuiven naar 2025.

Onderwerp:	Subsidieregelingen Inclusie
Bedrag:	€ 120.000
Toelichting:	Bij Inclusie lopen momenteel 2 meerjarige subsidieregelingen waarvan naar verwachting het budget voor 2024 niet volledig wordt verbruikt. Het gaat om de regelingen 'naamswijziging en wijziging geslachtsregistratie' en het 'Toegankelijkheidsfonds'. Er lopen verschillende gesprekken met partijen in de stad en er wordt volop bekendheid gegeven bij verschillende gelegenheden voor deze subsidieregelingen, waardoor de verwachting is dat de middelen in 2025 uitgegeven kunnen worden. Van deze middelen wordt voorgesteld deze in te zetten in de verdere looptijd van de betreffende regelingen.

Gezondheid en sport

Onderwerp:	Sloop sporthal Kermisland
Bedrag:	€ 150.000
Toelichting:	De sloop van sporthal Kermisland is in 2024 vertraagd door onduidelijkheid over de capaciteit van de nieuwe sporthal Middachtensingel. Aansluitend is een forse vertraging ontstaan doordat de huisaansluitingen door Liander pas in week 43 afgesloten zijn. De sloop is aansluitend gestart in week 44. De werkzaamheden worden naar verwachting einde eerste kwartaal van 2025 afgerond. Om die reden stellen we voor de resterende middelen over te hevelen naar 2025.

Klimaat en energie

Onderwerp:	Zero-emissie binnenstadslogistiek
Bedrag:	€ 190.000
Toelichting:	De raad is onlangs met een raadsbrief (zaaknummer 4311283) geïnformeerd over het uitvoeringsprogramma zero emissie stadslogistiek. Hierin zijn de projecten benoemd die bijdragen aan een efficiëntere stadslogistiek. In de begroting is incidenteel geld beschikbaar gesteld, dat nog niet (volledig) is besteed. Aangezien de projecten de komende jaren in uitvoering gaan, wordt voorgesteld dit budget over te hevelen naar volgend jaar.

Ruimtelijke ontwikkeling

Onderwerp:	Subsidieregeling Verwijderen Kachels en Rookgaskanalen 2024
Bedrag:	€ 110.000
Toelichting:	Per 1 juli 2024 is de Subsidieregeling Verwijderen Kachels en Rookgaskanalen 2024 ingegaan. Deze regeling loopt tot 1 juli 2025 en bestaat voor 50% uit cofinanciering vanuit het Rijk. Aangezien de doorlooptijd de jaargrens passeert, stellen we voor om de niet-bestede middelen vanuit de gemeentelijke bijdrage per einde jaar over te hevelen, zodat dit beschikbaar blijft voor de subsidieregeling.

Onderwerp:	Grondwal / uitbreiding woonwagenkamp Bethaniënstraat
Bedrag:	€ 4.500.000
Toelichting:	In de begroting is incidenteel budget opgenomen voor de sanering van de grondwal en de herinrichting van het woonwagenkamp aan de Bethaniënstraat. In juli zijn de voorbereidingswerkzaamheden voor de sanering van de grondwal gestart. Het vervolg van de werkzaamheden zal naar verwachting tot begin volgend jaar voortduren. De resterende middelen zullen worden ingezet voor de afronding van de sanering en de herinrichting van het woonwagenkamp. Het voorstel is daarom om de niet bestede middelen over te hevelen naar 2025.

Onderwerp:	Omgevingswet
Bedrag:	€ 1.500.000
Toelichting:	Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet ingevoerd. Voor de transitiefase (tot 1 januari 2032) om te komen tot één omgevingsplan is incidenteel geld beschikbaar. Er is jaarlijks tot het eind van de transitiefase budget nodig voor onder anderen extra capaciteit in te huren om te ondersteunen bij de transitie naar één omgevingsplan. Het voorstel is daarom om de incidentele middelen over te hevelen naar 2025.

Wonen en leefomgeving

Onderwerp:	Plan van aanpak Graffiti
Bedrag:	€ 140.000
Toelichting:	In de begroting 2023 heeft de raad middelen gereserveerd voor een plan van aanpak Graffiti en eind 2023 is de raad door middel van een brief over de gekozen aanpak geïnformeerd. Doordat in 2023 met enige vertraging is begonnen aan het opstellen van het plan van aanpak, is de uitvoering pas in 2024 echt op gang gekomen. Eén jaar is echter te kort om alle acties uit het plan van aanpak te kunnen realiseren. Door een deel van het in 2024 beschikbare budget van € 277.000 over te hevelen naar 2025, wordt het mogelijk dat meer geplande acties worden uitgevoerd. Dit betekent dat de evaluatie van de aanpak pas eind 2025 zal volgen.

Onderwerp:	Uitbreiding woonwagenlocaties
Bedrag:	€ 750.000
Toelichting:	In de begroting zijn er middelen vrij gemaakt voor het plan van aanpak woonwagenlocaties. Na het collegebesluit van 25 juni dit jaar zijn de voorbereidingen voor de ruimtelijk-juridische procedure gestart voor de locaties Merwedestraat en Gelderse Rooslaan. De vaststelling van de grondexploitaties staat voor volgend jaar op de planning. De resterende middelen zullen in 2025 nodig zijn om onze doelen op deze locaties te realiseren. Het voorstel is daarom om de niet bestede middelen over te hevelen naar 2025.

Doorlopende investeringsbudgetten

Onderwerp:	Investeringskrediet wegenbeheer
Bedrag:	€ 600.000
Toelichting:	Er is vertraging ontstaan bij de herinrichting van wegen in de wijk Vredenburg en de herinrichting van fietspaden. Deze vertraging is ontstaan als gevolg van vertraging bij de planvorming en vanwege capaciteitsprobleem bij de aannemer, Hierdoor lukt het niet meer om deze werkzaamheden in 2024 uitgevoerd te krijgen en moeten een aantal werken doorgeschoven worden naar 2025. Deze werken zijn inmiddels al wel voorbereid en ingepland. Deze projecten worden in 2025 in uitvoering genomen.

Begrotingswijziging Exploitatie

Nr. : 24-012
Onderwerp : Budgetoverhevelingen 2024
Raad d.d. :
Zaaknr. : 4379749
Toelichting: : Begrotingswijziging bij Nota budgetoverhevelingen

Programma's		2024						2025					
		Lasten	Baten	Expl.-result.	Toe-voeg.	Ont-trekk.	Saldo	Lasten	Baten	Expl.-result.	Toe-voeg.	Ont-trekk.	Saldo
Wijkprogramma's													
Geb 0	**Gebied nader te verdelen**	-695		**695**	695			695		**-695**		695	
Geb 1	**CSA**												
Geb 2	**Noordwest**												
Geb 3	**Noordoost**												
Geb 4	**Presikhaaf**												
Geb 5	**Malburgen**	-163		**163**	163			163		**-163**		163	
Geb 6	**Schuytgraaf/Elderveld**												
Geb 7	**De Laar/Elden**												
Geb 8	**RKV**												
		-858		**858**	**858**			**858**		**-858**		**858**	
Stedelijke programma's													
S00	**Bestuur, dienstverlening en financ**	-420		**420**	420			420		**-420**		420	
S01	**Veiligheid**	-1.150		**1.150**	1.150			1.150		**-1.150**		1.150	
S02	**Bereikbaarheid**												
S03	**Economie**	-950		**950**	950			950		**-950**		950	
S04	**Onderwijs**	-998		**998**	998			998		**-998**		998	
S05	**Cultuur**	-935		**935**	935			935		**-935**		935	
S06	**Participatie en armoedebestrijding**	-4.298		**4.298**	4.298			4.298		**-4.298**		4.298	
S07	**Zorg**												
S08	**Welzijn en inclusie**	-220		**220**	220			220		**-220**		220	
S09	**Gezondheid en sport**	-150		**150**	150			150		**-150**		150	
S10	**Klimaat, energie en milieu**	-300		**300**	300			300		**-300**		300	
S11	**Ruimtelijke ontwikkeling**	-6.000		**6.000**	6.000			6.000		**-6.000**		6.000	
S12	**Wonen en leefomgeving**	-890		**890**	890			890		**-890**		890	
		-16.311		**16.311**	**16.311**			**16.311**		**-16.311**		**16.311**	
	Totaal	-17.169		**17.169**	17.169			17.169		**-17.169**		17.169	

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Nota Budgetoverheveling 2024

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Noomen (GroenLinks), Loor (D66), Kumas (VVD), Visser (PvdA), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Scholten (Volt), Meyer (Arnhem Centraal)

De fracties van SP, DENK, CDA, BurgerBelang Arnhem ChristenUnie, PVV, Forum voor Democratie, Groep van den Broek waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Verheijen (concerncontroller) Boorsma (bestuursadviseur)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en stelt vast dat er geen vergaderquorum is. De vergadering wordt voorgezet als een informatieve bespreking.

Toezeggingen

Budgetoverheveling bijverdienmodel
Wethouder Smeulders zegt toe de raad (voor de besluitvorming over de Nota Budgetoverheveling 2024 op 18 december) aanvullend te informeren over de budgetoverheveling rondom de bijverdienbeloning.

Conclusie

De voorzitter concludeert dat de informatieve bespreking is beëindigd. Bij gebrek aan vergaderquorum kan de raadskamer niet overgaan tot doorverwijzing van het voorstel en geeft zij de Agendacommissie in overweging de beide voorstellen op de agenda van een besluitvormende vergadering te plaatsen.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

W. Heemskerk