Aan de gemeenteraad

Datum : 23 mei 2023
Zaaknummer : 201793
Contactpersoon : Vincent Bronkorst
Telefoonnummer : 026 3774953

Onderwerp: collegereactie op burgerinitiatief Platform Arnhemse Centrumring

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van onze reactie op het burgerinitiatief dat het Platform Arnhemse Centrumring (PAC) heeft ingediend.

Inleiding
Onlangs heeft het Platform Arnhemse Centrumring als burgerinitiatief een voorstel aan uw raad gedaan voor enkele uitgangspunten voor het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) dat de komende maanden wordt opgesteld in samenspraak met de stad. Tevens doen zij enkele voorstellen die zij vooruitlopend op het DMP gerealiseerd zouden willen zien om zo de doorstroming en verkeersveiligheid op de centrumring te verbeteren. Via deze brief informeren wij u graag over onze visie over de voorgestelde punten zodat u deze kunt betrekken bij uw beraadslagingen over het voorstel.

Collegereactie op burgerinitiatief Platform Arnhemse Centrumring
In het raadsvoorstel wordt uw raad voorgesteld om een aantal uitgangspunten vast te stellen en deze aan het college mee te geven aangaande het op te stellen Duurzaam Mobiliteitsplan.

1.a Op de Centrumring wordt ingezet op vermindering van de maximale snelheid, te beginnen met het traject Weerdjesstraat-Trans-Eusebiusplein.
Om de balans tussen wonen, verblijf en ontsluiting op de centrumring te realiseren is een lagere snelheid noodzakelijk. Wij vragen uw raad om dit als uitgangspunt vast te stellen. In ieder geval te beginnen met de Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein.

In de startnotitie participatie duurzaam mobiliteitsplan zijn naast de kaders voor de participatie van de stad ook de inhoudelijke kaders voor het duurzaam mobiliteitsplan beschreven. Een van deze uitgangspunten betreft:

- 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.

Wij zijn van mening dat het uitgangspunt zoals in het burgerinitiatief wordt voorgesteld al voldoende is opgenomen in de startnotitie.

Daarnaast wordt voorgesteld om de snelheid vooruitlopend op het DMP vast terug te brengen op de Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein. Dit lijkt een interessant voorstel. Het 'enkel' plaatsen van 30km/uur borden is echter onvoldoende om een lagere snelheid af te dwingen. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om de snelheid geloofwaardig en effectief te laten zijn. Denk hierbij aan het smaller maken van de rijloper, het wellicht wegnemen van één rijstrook en het aanleggen van verhoogde plateaus en snelheidsremmers. Deze maatregelen zijn duur en in de tijdelijke situatie niet kostenefficiënt. Daarnaast is de mogelijke terugslag van deze maatregel op de rest van de centrumring niet bekend of bepaald. Wij adviseren om dit voorstel ook onderdeel te laten zijn van het DMP, om zo tot een integrale oplossing te komen waarbij ook wordt gewerkt aan bereikbaarheidsalternatieven.

1.b Op de Centrumring wordt ingezet op toepassing van Trajectcontrole als middel om de verkeerssnelheid te beheersen.
Strikte handhaving van de snelheid is noodzakelijk. Gelet op de beperkte handhavingscapaciteit ligt gebruik van Trajectcontrole zeer voor de hand. Wij verzoeken uw raad dit uit te spreken. Trajectcontrole is een buitengewoon effectief handhavingsmiddel. Terughoudendheid bij het Openbaar Ministerie mag geen argument zijn om niet te kiezen voor Trajectcontrole. Het gaat om de eigen inzet waarvoor wordt gekozen. Vervolgens moet deze keuze met alle kracht worden nagestreefd.

Wij zijn het met de indieners eens dat het van belang is dat de maximum snelheid wordt gehandhaafd. Het controleren en verbaliseren op basis van snelheid is geen bevoegdheid van de gemeente. Deze bevoegdheid ligt bij de politie en het Openbaar Ministerie (OM). Het OM is terughoudend met het plaatsen van een Trajectcontrolesysteem binnen de bebouwde kom. Dit type systemen wordt in de regel enkel geplaatst op (auto-)snelwegen en 80 km/u wegen, aangezien het aantal verkeerspassages (en dus ook het aantal overtredingen) daar groter is. Eerdere verzoeken van de gemeente om trajectcontrole toe te passen zijn door het OM afgewezen.
Direct aanwonenden geven aan dat de excessen in de avond en nacht het grootst zijn. Wij adviseren het aantal en de ernst van overtredingen en de daarbij horende tijdstippen nader te onderzoeken. Naast dit onderzoek is het voornemen als gemeente (de technische) haalbaarheid van een controlesysteem te onderzoeken. Als de analyse van de overtredingen en de haalbaarheidsanalyse voldoende aanleiding geeft tot het plaatsen van een dergelijk systeem, zullen wij wederom in gesprek gaan met het OM.

1.c. Sluipverkeer op de Centrumring wordt met kracht tegengegaan.
Sluipverkeer moet met kracht worden tegengegaan. Dit is een oneigenlijk gebruik van de Centrumring, niet bedoeld als ontsluiting maar als doorgaand verkeer. Dit draagt (sterk) bij aan het massieve

verkeersaanbod met alle negatieve gevolgen van dien. Het provinciale en rijkswegennet dient in de behoefte aan doorgaand (al dan niet bovenstedelijk) verkeer te voorzien. Wij vragen uw raad om duidelijk uit te spreken dat de Centrumring niet bedoeld is voor doorgaand verkeer en dat (dus) in het mobiliteitsplan maatregelen moeten worden getroffen om dit tegen te gaan. Hoe moeilijk wellicht, de duidelijke opdracht daartoe moet worden vastgelegd.

Het is ons bekend dat de centrumring gebruikt wordt voor doorgaand verkeer. Het aandeel bovenstedelijk verkeer is beperkt (rond de 10-15% op de centrumring). Het grootse deel is binnenstedelijk verkeer. Uit eerder verkeersonderzoek blijkt dat 60% van de ritten in Arnhem korter zijn dan 7 km. Wij willen het aantal korte ritten terugdringen aangezien dit van belang is voor leefbaarheid, gezondheid/luchtkwaliteit en doorstroming van het centrum. Een van de onderzoeksvragen die worden uitgewerkt in het DMP is hoe we dit verkeer kunnen terugdringen. Aangezien deze opgave al wordt meegenomen is het wat ons betreft niet noodzakelijk dit als uitgangspunt toe te voegen.

Naast deze voorstellen voor uitgangspunten voor het DMP bevat het burgerinitiatief twee concrete voorstellen voor maatregelen om vooruitlopend op het DMP te treffen:

2.a. Het voetgangers- en fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten (oversteektijd en interval).
Wij vragen uw raad het college te verzoeken op korte termijn de verkeerslichten op en rond de Centrumring voetganger- en fietsvriendelijker af te stellen. In de huidige situatie is de afstelling bovenal gericht op het snelverkeer. Dit doet geen recht aan de geformuleerde prioriteiten. Vooral bij brede oversteekplaatsen dient er voldoende tijd te zijn voor minder snelle voetgangers. Ook dient de intervaltijd te worden verkort. Voetgangers en fietsers dienen sneller opnieuw groen licht te krijgen. Nu moet vaak te lang worden gewacht op het volgende groene licht. Te lang uit het oogpunt van de door ons gewenste balans.

Het verkeerssysteem op de centrumring van Arnhem bestaat uit kruispunten met onderling gekoppelde verkeerslichten. Het systeem is zo ingericht dat het verkeer vanaf de radialen vloeiend, zonder veel stoppen, over de centrumring rijdt. Op de randen van de centrumring, zoals bijvoorbeeld op het Airborneplein en de Zypsepoort, wordt niet meer verkeer toegelaten dan op de ring verwerkt kan worden. Te veel verkeer toelaten leidt direct tot file op de ring en uiteindelijk tot het vastlopen van de het totale verkeerssysteem van centrumring en de radialen.
Uit een eerste analyse lijkt het mogelijk de verkeerslichten fiets- en voetgangersvriendelijker in te stellen. Uitgangspunt voor een aanpassing is dat deze niet mag leiden tot structurele files op de radialen en/of de ring. Er wordt momenteel al gewerkt aan een set aanpassingen om, vooruitlopend op het DMP, te komen tot nieuw evenwicht tussen doorstroming en oversteekbaarheid. Een deel van de aanpassingen is op korte termijn (voor de zomer) op straat te realiseren. Andere aanpassingen zijn complexer en vergen meer tijd. Het PAC wordt hier actief over geïnformeerd.

2.b. Een veilige oversteekplaats te realiseren in de wandel- en fietsroute Rijnkade-Sabelspoort-Markt

Wij vragen uw raad het college te verzoeken om een veilige oversteek te realiseren in de wandel- en fietsroute Rijnkade-Sabelspoort-Markt. Hier bestaat geen enkele voorziening voor wandelaars en fietsers. Realisering van een veilige oversteek is naar onze mening noodzakelijk.
Zoals gesteld verwachten wij dat het jaren gaat duren alvorens het Mobiliteitsplan een feit is en de 'schop' de grond in kan. Het college dient – gelet op de prioriteit voor voetgangers en fietsers - niet alleen te werken aan het Mobiliteitsplan zelf maar dient ook na te gaan welke maatregelen in de tussentijd kunnen worden getroffen. Wij vragen uw raad een dienovereenkomstig verzoek aan het college te richten.

Bij de reconstructie van de Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein is voor alle aansluitingen en oversteken bepaald of er aanvullende maatregelen zoals verkeerlichten nodig zijn. De oversteekbaarheid bij de Sabelspoort is beoordeeld als voldoende om daar zonder verkeerslichten over te kunnen steken. In deze analyse is geen rekening gehouden met grotere groepen. Wij adviseren de analyse voor deze locatie opnieuw uit te voeren waarbij ook grotere groepen worden meegenomen.

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

J.H. de Baas A. Marcouch

Bijlage
- burgerinitiatief Platform Arnhemse Centrumring