Memo

Datum : Maandag 6 februari 2023

Aan : Gemeenteraad

Van : Wethouder Kundić

Betreft : Vragen vervolg M1 Startnotitie participatie duurzaam mobiliteitsplan

---

Op woensdag 1 februari vond het vervolg plaats van de M1 over de startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan. Ik heb toegezegd voor het vervolg van de M1 de aan mij gestelde vragen van deze avond schriftelijk te beantwoorden.

Forum voor Democratie:

- *Wordt er ook nagedacht over zelfrijdende auto's en wat nodig is als je bevolking vergrijst?*
  Het is de bedoeling een duurzaam mobiliteitsplan op te stellen dat ook rekening houdt met en inspeelt op trends en ontwikkelingen die op ons af komen. Welke dat zijn en hoe we daarmee omgaan wordt beschreven in het mobiliteitsplan.

VVD:

- *Bij de bespreking van de plannen voor de toekomst van het Stadstheater is door het theater aangegeven dat zij zich zorgen maken over parkeren want veel van hun gasten komen met de auto. Toen is aangegeven dat dit wordt meegenomen in het mobiliteitsplan. Kunt u aangegeven hoe de zorgen die zijn geuit tijdens de bespreking van de plannen voor het Stadstheater worden meegenomen? Wat gaat het college doen om dat op te lossen in het mobiliteitsplan en de oplossing die zij hebben aangedragen.*
  In het duurzaam mobiliteitsplan en het parkeerbeleid gaan wij beschrijven hoe wij als stad bereikbaar willen zijn en hoe wij de verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelvervoer en auto) willen faciliteren. Het parkeren van voertuigen (fiets, auto) is daar onderdeel van. Bereikbaarheid (inclusief de mogelijkheid om te parkeren) van onze stad voor alle modaliteiten blijft een uitgangspunt.

- *Hoe gaan we het belang van de automobilist meenemen. Zij staan niet opgenomen in de startnotitie bij de te betrekken groepen.*
  In de startnotitie is een lijstje opgenomen van georganiseerde groepen die zullen worden betrokken in de participatie. Dit overzicht is niet uitputtend. Het overzicht wordt verder uitgewerkt in het nog op te stellen participatieplan. Ik heb toegezegd dat alle belanghebbenden die worden genoemd tijdens de behandeling in de raadskamer worden opgenomen, zo ook de ANWB. Daarnaast geldt dat iedereen die wil meedenken en meedoen in de participatie daar mogelijkheden voor krijgt. Hoe dat precies vorm krijgt, wordt uitgewerkt in het participatieplan. Alle inbreng tijdens de participatie wordt vastgelegd en ook aan de raad ter beschikking gesteld.

- *Waarom wordt alleen de raadswerkgroep stadsontwikkeling betrokken en wordt niet de hele raad tussentijds betrokken?*

De raad heeft besloten deze raadswerkgroep in te stellen om meer in de diepte over onderwerpen door te kunnen praten. In de werkgroep worden geen besluiten genomen. Dat is aan de gemeenteraad. We zullen het participatieplan aan de raad toesturen.

D66:

- *Hoe zorgen we dat we voetgangers meenemen. Doen we een onderzoek naar breedte en toegankelijkheid stoepen?*
  Uitgangspunt voor het mobiliteitsplan is voetganger-fiets-OV-auto. Om de voetganger goed de ruimte te geven in de stad wordt momenteel onderzoek gedaan naar loopstromen, de huidige inrichting van de openbare weg en ook de inrichting die in de toekomst gewenst is. Dit vormt een ingrediënt voor het duurzaam mobiliteitsplan.

- *Hoe worden voetgangers meegenomen, ze zijn niet als groep vertegenwoordigd in de startnotitie.*
  Wij zullen nagaan welke georganiseerde groepen er zijn voor voetgangers en hen betrekken. Verder is het zo dat (vrijwel) iedereen loopervaring heeft en deze kan inbrengen.

- *Visie deelmobiliteit: wat is de visie daarop? Nemen we deze mee?*
  Deelmobiliteit biedt kansen voor Arnhem, want deelmobiliteit draagt bij aan de ambitie om een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad te zijn. Verwachting is immers dat deelmobiliteit kan bijdragen aan verlaging van het autobezit en een belangrijke schakel kan zijn in de 'first en last mile'. Zie hiervoor ook het Beleidskader deelmobiliteit waarover de raad op 29 Maart 2022 is geïnformeerd.

- *De ambitie is de snelheid omlaag te brengen: dan worden het meer woonstraten met meer ruimte voor wonen en groen. Komt er dan meer ruimte voor fietsen op rijbanen? Mogen ze daar dan fietsen?*
  Ja, die mogelijkheid ontstaat er dan wel. Uitgangspunt van erftoegangswegen (30 km/uur) is dat auto's en fietsers gebruik maken van dezelfde verkeersruimte.

Arnhem Centraal:

- *In Amsterdam en Groningen bestaan er parkeervergunningen voor mantelzorgers/ vrijwilligers. Wij zouden daar graag onderzoek naar willen laten doen. Graag reactie van wethouder.*
  Wij begrijpen deze wens en zullen dit zeker in overweging nemen bij de uitwerking. Of en hoe dit mogelijk is, zal echter nog moeten blijken.

- *Is er onderzoek te doen naar gratis openbaar vervoer in het kader van het mobiliteitsplan zodat de raad kan meenemen in de besluitvorming of dit een goede optie is om het OV-gebruik te stimuleren?*

  We zijn in het kader van het beschikbaar stellen van 1€ kaartjes voor GelrePas houders dit onderzoek aan het doen. Daaruit blijkt dat dit niet haalbaar is. Ook de provincie komt miljoenen te kort op de exploitatie van het openbaar vervoer. Op korte termijn komt het college naar de raad met de uitwerking van het goedkope openbaar vervoer voor GelrePas houders.

PvdA:

- *Uitbreiding gereguleerd gebied: wat wordt daarmee bedoeld, wat ziet u daarvan als reikwijdte? Is het het bestaande gebied of meer?*
  In het mobiliteitsplan wordt uitgewerkt op welke manier we onze stad duurzaam bereikbaar kunnen houden. Vanuit het uitgangspunt voetganger-fiets-OV-auto. Het mobiliteitsplan en het parkeerbeleid zullen inzichtelijk maken wat hiervoor nodig is. Ook worden we soms door bewoners gevraagd een vorm van parkeerregulering in de wijk in te voeren. Op dit moment is niet te zeggen waar de grens precies komt te liggen. Verwachting voor nu is dat het gebied wel groter zal worden dan het huidige gebied, maar het ligt niet in de lijn der verwachting dat de hele stad gereguleerd gebied zal worden.

- *Lagere parkeernormen voor de hele stad: gaat alleen over nieuwbouw, willen wij aan toevoegen passend bij locatie en doelgroepen. Ziet u dat ook zo?*
  Ja, deze factoren worden altijd meegenomen in het bepalen van de parkeernorm.

- *Dit zou dus betekenen dat er geen parkeerplaatsen verdwijnen als deze lagere norm alleen geldt bij nieuwbouw. Klopt dat?*
  Een parkeernorm geldt alleen voor de nieuwbouw.

- *Verminderen van het straatparkeerplaatsen: welke criteria hanteren we daarbij?*
  Dat moet verder uitgewerkt worden, maar zaken waar aan gedacht kan worden zijn: huidige (lage) parkeerdruk, locatie in het netwerk, wens van gemeente en bewoners om te vergroenen, of de wens van gemeente en bewoners om een gebied autoluw te maken.

- *Geen brede parkeermaatregelen: Wat wordt daarmee bedoeld?*
  Enerzijds is er de wens om tot een uniform pakket van parkeermaatregelen te komen. Dus niet in het ene gebied vergunninghouders en in het andere gebied betaald parkeren of een blauwe schrijf (maximale parkeerduur). Er zal echter wel differentiatie naar gebied zijn, bijvoorbeeld wel of niet parkeerregulering, het tarief of het maximaal aantal vergunningen per huishouden.

- *In de uitgangspunten staat opgenomen dat we wijkvreemde parkeeroverlast willen tegen gaan. (Bijvoorbeeld parkeren in het Cranevelt omdat het ziekenhuis daar is gevestigd). Hoe zien we dat? Het kan per wijk verschillen waardoor en hoe vaak er overlast is. Worden de maatregelen generiek of kunnen ze per wijk verschillen?*
  Wijkvreemde parkeerders zijn relatief eenvoudig tegen te gaan door de invoer van een vergunninghouderssysteem (in combinatie met betaald parkeren). Hierdoor is het voor wijkvreemde parkeerders alleen nog mogelijk om tegen betaling te parkeren. Mensen zullen hierdoor niet meer zomaar hun auto in zo'n wijk kunnen zetten. Daarvoor moet immers worden betaald. Natuurlijk zullen we dan aandacht hebben voor regelingen voor bezoekers. Maatregelen kunnen per wijk verschillen, bijvoorbeeld tarief of tijdsperiode waarop betaald moet worden. Het is wel de wens om, in kader van de begrijpelijkheid, hierin niet te veel te differentiëren.

- *Wat wordt bedoeld met optimalisatie parkeernorm in de rest van de stad?*

Ook voor delen van de stad die niet in het centrum of naast een OV knooppunt liggen, zullen we, op basis van onder andere de ligging, huidig autobezit en de nabijheid van fiets en OV verbindingen, de behoeften van de bewoners de parkeernorm aanpassen.

- *Geen uitgifte parkeervergunning: wat wordt hiermee bedoeld?*
  Indien nieuwe woningen worden gebouwd, moet het parkeren op eigen terrein worden geregeld, dus niet in de openbare ruimte. Dat is nu ook het geval. Als in dat gebied parkeerregulering van toepassing is, komen deze mensen niet in aanmerking voor een vergunning en kunnen ze dus niet in de openbare ruimte parkeren. Uitgangspunt is immers dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dat is nu ook al het geval.

- *Waarborgen parkeren op eigen terrein: wat wordt hiermee bedoeld?*
  Indien nieuwe woningen worden gebouwd, moet het parkeren op eigen terrein worden geregeld. Het is aan de gemeente om ervoor te zorgen dat deze mensen ook daadwerkelijk alleen op dat eigen terrein parkeren. Anders ontstaat er parkeerdruk in de omgeving als gevolg van nieuwe woningen en dat is niet de bedoeling. Dat kan overigens alleen maar worden geborgd als er sprake van parkeerregulering is, omdat dan deze mensen kunnen worden uitgesloten van een vergunning. Als dat niet het geval is, kunnen zijn de auto 'gewoon' op straat parkeren.

- *Verminderen auto-afhankelijkheid: is dat een doel op zich? Waarom?*
  Het terugdringen van het autoverkeer is om meerdere redenen wenselijk. Ten eerste draagt het bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee aan een gezondere, aangenamere leefomgeving. Daarnaast neemt de auto relatief veel ruimte in de stad in. Als we de afhankelijkheid van de auto kunnen beperken, is er minder auto infrastructuur nodig en ook minder autoparkeerplaatsen. Dat biedt de mogelijkheid om de straten leefbaarder te maken.

- *Beperken doorgaand verkeer, spitsverkeer: kan hier wat meer duiding aan worden gegeven wat er mee wordt bedoeld?*
  Met doorgaand verkeer wordt bedoeld het verkeer dat door Arnhem rijdt, maar hier geen herkomst of bestemming heeft (bijvoorbeeld iemand die van Elst naar Apeldoorn rijdt). Dat verkeer moet dus niet door Arnhem rijden, maar over de A50 of de Pleyroute.

Christen Unie:

- *Niet wachten tot we een alles omvattend plan hebben. Kunnen we al eerder starten met projecten OV en fiets, HUBS?*
  Het uitgangspunt voor het mobiliteitsplan is voetganger-fiets-OV-auto. Daar werken we nu al aan. We hebben veel projecten lopen om de infrastructuur voor de fiets te verbeteren. Ook in de kwaliteit van het OV, op gebied van infrastructuur en exploitatie wordt geïnvesteerd. Het college heeft de provincie ook aangeboden graag met hen plannen te maken om het gebruik van het OV verder te stimuleren. Binnenkort zal het college de visie op HUBS aan u toesturen. Dat gebeurt in verband met de kans op subsidie vooruitlopend op het mobiliteitsplan.

- *Er wordt geïnvesteerd in HUBS. Kan hier ook worden geëxperimenteerd met (OV-)fietsen, niet alleen met OV? Zodat je er ook de fiets kan pakken?*

Deze HUBS zijn mobiliteitshubs waar de verschillende modaliteiten bij elkaar komen, niet alleen OV en auto, dus ook de (deel)fiets maakt daar onderdeel van uit. In de visie op HUBS wordt dit verder beschreven.