Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid



13 December 2022
Zaaknummer 712078

1. Inleiding

De begroting 2023 kent een ambitieus hoofdstuk over duurzame mobiliteit. In de begroting staat: *'In 2023 stellen we ons nieuwe mobiliteitsplan vast, waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht uitgangspunten zijn. We schetsen hierin de langetermijnambitie en de stappen die nodig zijn om de langetermijnambitie te realiseren.'*

Arnhem is in trek bij bewoners, bedrijven en bezoekers en groeit. In de komende twintig jaar neemt de behoefte aan woningen naar verwachting met 16.000 toe. Arnhem wil een stad in balans zijn en met het toenemende aantal woningen zullen dus ook het aantal banen in de stad stijgen om de werkgelegenheid op pijl te houden. Deze groei willen we benutten om de stad aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Mede door deze ontwikkelingen loopt het mobiliteitssysteem op sommige plekken nu al tegen de grenzen aan en zal deze problematiek naar de toekomst toe alleen maar verder toenemen. Er is geen of beperkt ruimte om, met name de infrastructuur voor auto's uit te breiden. Daarbij komt dat de verkeersoverlast in Arnhem een steeds groter probleem is en het vele verkeer maakt dat de luchtkwaliteit op veel plekken in de stad slecht is en er veel CO_2 uitgestoten wordt. Hierdoor wordt de leefbaarheid in delen van de stad steeds slechter. Dat vraagt om een nieuw mobiliteitsplan waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast, schone lucht en meer duurzame mobiliteit de uitgangspunten zijn.

Een duurzaam mobiliteitsplan met deze uitgangspunten vormt een koerswijziging voor de wijze waarop we kijken naar de bereikbaarheid van Arnhem en gaat dus zeker impact hebben op de inwoners van en de ondernemers in Arnhem. Het is daarom belangrijk dat we de belanghebbenden in de stad goed betrekken bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan. Deze startnotitie bevat een voorstel hoe wij de participatie van het duurzaam mobiliteitsplan vorm willen geven. Uitgangspunt is hierbij om belanghebbenden op een zo'n hoog mogelijke trede van de participatieladder te betrekken.

Een belangrijk onderdeel van het duurzame mobiliteitsplan is het parkeren. Parkeren is van grote invloed op het mobiliteitsgedrag van bewoners en bezoekers van Arnhem. Daarom wordt er nieuw parkeerbeleid geformuleerd. De totstandkoming van het nieuwe parkeerbeleid gebeurt in samenhang met het duurzame mobiliteitsplan. Omdat parkeerbeleid zo'n belangrijk onderdeel is in de mobiliteit en we ook zo snel mogelijk nieuw parkeerbeleid willen vaststellen is ervoor gekozen om de participatie van beide beleidsstukken samen op te pakken. In deze startnotitie is daarom ook de participatie omtrent het nieuwe parkeerbeleid beschreven. Uiteindelijk is het resultaat van het proces twee documenten namelijk het duurzaam mobiliteitsplan en het nieuwe parkeerbeleid.

Deze startnotitie beschrijft niet de inhoudelijke totstandkoming van het duurzaam mobiliteitsplan en het parkeerbeleid. Dit staat beschrijven in het plan van aanpak van beide beleidsstukken. Beide stukken zijn als bijlage bijgevoegd.

Leeswijzer

Deze startnotitie beschrijft voor welk plan we deze startnotitie maken en gaat vervolgens in op:

- Uitgangspunten
- Het doel van de participatie;
- Wie we betrekken bij die participatie;

- Niveaus van participatie
- Omgang met de resultaten
- De participatieaanpak en de bijbehorende planning.

2. Uitgangspunten

Arnhem kent momenteel geen actueel overkoepelend (duurzaam) mobiliteitsplan en gedateerd parkeerbeleid. Wel kent Arnhem sectoraal beleid op de gebieden van deelvervoer (Beleidskader deelmobiliteit 2022 – 2025), fiets (Accentnota fiets 2019 – 2024 en Fietsparkeerplan binnenstad), hoogwaardig openbaar vervoer (Samenwerken aan Hoogwaardige OV-corridors 2019 – 2023), schone lucht (Luchtagenda 2018 – 2025) en klimaat/duurzaamheid (NEmiA) en gezondheid (gezond en fit Arnhem). Gezien de grote opgave en ambitie is het echter van belang te komen tot een integraal mobiliteitsplan waarin we beschrijven hoe we de stad bereikbaar houden, maar waarbij schone lucht en het tegengaan van verkeersoverlast ook uitgangspunten zijn. In de (ontwerp) omgevingsvisie staat het streefbeeld voor Arnhem als volgt beschreven: ‘Arnhem is in trek bij bewoners, bedrijven en bezoekers en groeit. In de komende twintig jaar neemt de behoefte aan woningen naar verwachting met 16.000 toe. Deze (20%) groei willen we benutten om de stad aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Het gewenste toekomstbeeld voor Arnhem 2040 is een stad als onderdeel van een sterke regio met een veelzijdig landschap, waardevolle wijken en krachtige knooppunten.’ Dit streefbeeld vraagt om met een andere blik naar de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de stad te kijken. Hiervoor gaan we een nieuw duurzaam mobiliteitsplan opstellen met de volgende uitgangspunten:

- 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 en om 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 Rijn.
- 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.

Relatie duurzaam mobiliteitsplan - parkeerbeleid

Enkele van de bovenstaande punten gaan direct en expliciet over parkeerbeleid. Met parkeernormen en regulering kan direct worden gestuurd op ruimtegebruik in de stad. Daarom kiezen we ervoor om parallel aan het duurzaam mobiliteitsplan nieuw parkeerbeleid te ontwikkelen. Beide vanuit dezelfde filosofie over de bereikbaarheid van de stad. Hierdoor is de doorlooptijd om tot nieuw parkeerbeleid te komen korter en kunnen we de participatiemomenten over het duurzaam mobiliteitsplan en het parkeerbeleid combineren.

Het verschil tussen de twee participatieprocessen is het gegeven dat voor een nieuw parkeerbeleid de laatste jaren al veel informatie is opgehaald in de stad. Een stap die voor het duurzame mobiliteitsplan nog gezet dient te worden. Die eerste stap in de participatie neemt het duurzame mobiliteitsplan dus los van het parkeerbeleid. Pas bij de vervolgstap waarin we resultaten voorleggen aan verschillende belanghebbenden haakt het parkeerbeleid aan in het participatieproces. Voor belanghebbenden zal natuurlijk altijd de mogelijkheid bestaan om ook in deze eerste stap zaken over het parkeerbeleid te delen.

3. Participatie

Het staat voorop dat participatie bij de ontwikkeling van het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid van belang is. Dit nieuwe beleid gaat immers echt iets betekenen voor de meeste Arnhemmers over de wijze waarop zij van en naar hun werk, school, winkel, sport, voorzieningen en huis reizen.

3.1 Doel van de participatie

Het realiseren van de mobiliteitstransitie is een flinke opgave die veel van de stad vraagt. De transitie kan dan ook alleen worden gemaakt als het plan om er te komen met inbreng van alle betrokkenen tot stand komt. Met de participatie hebben we een aantal doelen voor ogen:

- Inzicht
- Bewustwording
- Kwaliteit
- Begrip

Inzicht
We willen graag inzicht in de belangen en wensen van betrokkenen; wat zijn de zaken waar we bij het opstellen van ons beleid rekening mee moeten houden?

Bewustwording
Door te communiceren en in gesprek te gaan worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zich bewust van de wijziging in het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid en de afwegingen die daarbij een rol spelen.

Kwaliteit
Met de inbreng van belanghebbenden wordt het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid beter.

Begrip
Door samen in gesprek te gaan krijgen diverse groepen begrip voor elkaars belangen en voor de keuzes die gemaakt worden. Dat zorgt voor legitimiteit bij besluitvorming.

3.2 Uitgangspunten bij de participatie

We gaan voor participatie en hanteren daarbij de volgende uitgangspunten:

- We volgen de participatieladder en geven expliciet aan op welke trede van de participatieladder we werken.
- We zijn eerlijk en duidelijk over de kaders waarbinnen de participatie mogelijk is: dus over datgene waar wel en geen invloed op mogelijk is.
- We zijn duidelijk over wat we gaan doen en gedaan hebben met de opbrengst van de participatie. Als we zaken niet kunnen overnemen koppelen we dat ook terug.

De participatie is wat ons betreft geslaagd als:

- De inwoners van en ondernemers en organisaties in Arnhem het proces goed hebben kunnen volgen.
- De deelnemers aangeven dat ze gezien en gehoord zijn.
- Er daadwerkelijk input is gekomen vanuit inwoners, ondernemers en organisaties.

3.3 Wie betrekken we bij de participatie?

De belanghebbenden met wie we in gesprek gaan zijn in te delen in vier groepen: samenwerkingspartners, georganiseerde stakeholders, individuen en raadsleden. Deze vier groepen bestaan uit de volgende partijen:

Samenwerkingspartners

- Omliggende gemeentes
- Busmaatschappijen
- Spoorbedrijven
- Hulpdiensten
- Provincie Gelderland
- Groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Georganiseerde stakeholders

- Bewonersplatformen
- Werkgroepen verkeer
- Fietsersbond
- PBA (Platform Binnenstadondernemers Arnhem)
- StaB (Stichting Arnhemse bedrijventerreinen)
- OKA (Ondernemers Kontakt Arnhem)
- Reizigersorganisatie (lokale klankbordgroep OV)
- Scholen verenigd in de campusaanpak Arnhem
- APCG (Arnhems Platform Chronisch zieken en Gehandicapten)

Individuen

- Inwoners van Arnhem
- Gebruikers van infrastructuur Arnhem

Raadsleden

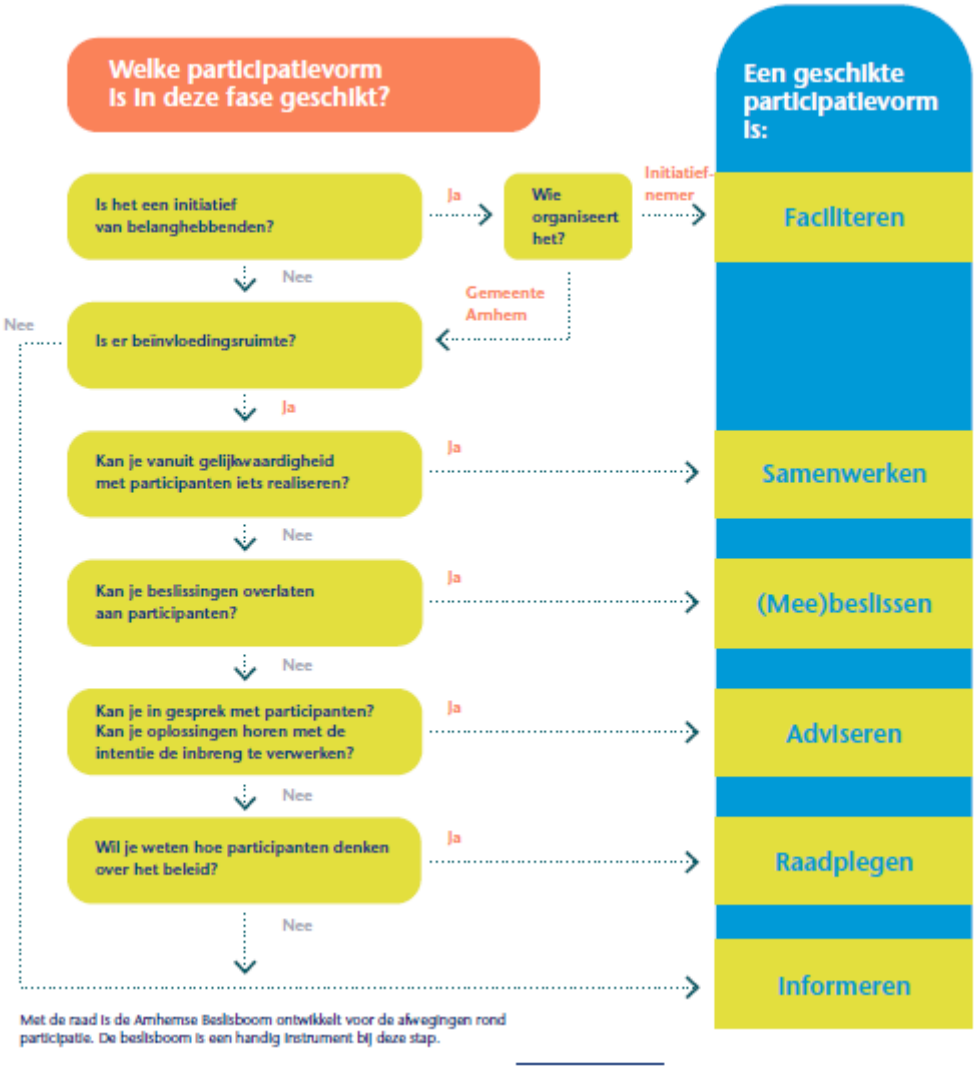
- Raadswerkgroep stadsontwikkeling tijdens het opstellen van het plan
- Gemeenteraad (besluitvormende fase)

3.4 Niveaus van participatie

Uitgangspunt bij de participatie is om belanghebbenden op een zo'n hoog mogelijke trede van de participatieladder (zie figuur 1) te betrekken. Voorstel is daarbij om de participatie op twee niveaus te doen.

De ontwerp omgevingsvisie maar ook het bestaand beleid (NEmiA, Accentnota fiets etc.) en de begroting geven een duidelijke richting aan het duurzame mobiliteitsplan. Een deel van de koers van het beleid is daarmee al bepaald en daarop zullen we de belanghebbende 'raadplegen'. Raadplegen houdt in dat we willen weten hoe de participanten over onze (hoofd)keuzes denken. Vervolgens doen we daar twee dingen mee. Enerzijds informeren we deze mensen over de keuzes die wij maken, maar we leggen de opgehaalde informatie ook vast en informeren de gemeenteraad hierover zodat voor de gemeenteraad expliciet wordt hoe de belanghebbenden over onze hoofdkeuzes denken.

Over de invulling van deze hoofdkeuzes en de verdere uitwerking daarvan in concrete voorstellen kunnen de belanghebbenden ‘adviseren’. Adviseren houdt in dat we in gesprek gaan met de belanghebbenden en kijken we of de aangedragen punten/oplossingen kunnen verwerken. Op het niveau van deze keuzes zijn wij immers in staat om deze inbreng te verwerken in het beleid. Dat geldt zeker bij de gebiedsuitwerkingen die we gaan maken. Daarbij kunnen de belanghebbenden, mede door hun specifieke kennis van het gebied, met hun advies positief bijdragen aan de totstandkoming van het beleid.



Figuur 1: participatieladder

3.5 Omgang met resultaten

We nemen de participatie rondom het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid serieus. Niet alle suggesties die worden gedaan kunnen worden overgenomen in het beleid. Belangrijk is voortdurend helder te zijn in wat er met de resultaten wordt gedaan. We willen expliciet en duidelijk zijn over wat we met de inbreng van de resultaten doen. We maken daarbij onderscheid in de onderwerpen waarop we de belanghebbenden raadplegen en de onderwerpen waarop de belanghebbenden kunnen adviseren.

Raadplegen

Over de onderwerpen waarop we de belanghebbenden raadplegen willen we vooral weten hoe de belanghebbenden hierover denken. We leggen dit vast in een document waarin per belanghebbende de belangrijkste bevindingen worden beschreven. Ook komt daar een samenvatting die op hoofdlijnen beschrijft hoe de belanghebbenden over de verschillende onderdelen van het duurzaam mobiliteitsplan en het parkeerbeleid denken.

Adviseren

Belanghebbenden zouden ons kunnen adviseren over het tempo waarin we maatregelen zouden kunnen invoeren, maar bijvoorbeeld ook over belemmeringen, die ze gaan ervaren en welke mogelijkheden er zijn om die belemmeringen weg te nemen. Bij deze onderwerpen is het niet alleen belangrijk om de inbreng op te halen en vast te leggen, maar ook vast te leggen wat we ermee gedaan hebben en uit te leggen waarom suggesties niet over genomen zijn. Dit vergroot het inzicht in de wijze waarop de adviezen van belanghebbenden zijn verwerkt.

4. Participatieaanpak en planning

De participatie zal per fase en doelgroep op een andere manier plaatsvinden. Navolgend overzicht toont op hoofdlijnen de participatieaanpak en planning. Het overzicht beschrijft per fase en belanghebbende/stakeholder de vorm van participatie, inclusief het moment waarop die participatie gaat plaatsvinden. Deze aanpak is geen volledig uitgewerkte blauwdruk, maar geeft wel een beschrijving op hoofdlijnen. Dit overzicht vormt de basis voor een verder uit te werken participatieaanpak.

Fase	Doelgroep	Participatieniveau	Vorm	Planning
1. Visievorming				
	Georganiseerde stakeholders	Raadplegen/adviseren	Bijeenkomsten	Q1 2023
	Individuen	Raadplegen/adviseren	Online enquête Live gesprek	Q1 2023
	Samenwerkingspartners	Raadplegen	Schriftelijk	Q1 2023
	Raadsleden	Raadplegen/ adviseren	Sessie raadswerkgroep	Q1 2023
2. Vastlegging beleid				
	Georganiseerde stakeholders	Raadplegen/adviseren	Bijeenkomsten	Q2 2023
	Individuen	Raadplegen/adviseren	Bijeenkomsten Digitaal	Q2 2023
	Samenwerkingspartners	Raadplegen	Gesprekken	Q2 2023
	Raadsleden		Sessie raadswerkgroep	Q2 2023
3. Vastgesteld beleid				
	Georganiseerde stakeholders	Informeren	Digitaal	Q3 2023
	Individuen	Informeren	Digitaal	Q3 2023
	Samenwerkingspartners	Informeren	Digitaal	Q3 2023
	Raadsleden	Doorkijk naar uitvoering	Sessie raadswerkgroep	Q3 2023

Participatieaanpak en planning parkeerbeleid

Zoals vermeld loopt de participatie van het duurzame mobiliteitsplan en het parkeerbeleid grotendeels gelijk op. Een belangrijk verschil is de fase ‘1. Visievorming’ uit de tabel hierboven. Die fase is voor het parkeerbeleid al doorlopen. Tijdens drie (digitale) bijeenkomsten met belanghebbenden opgehaald wat voor ideeën verschillende belanghebbenden in de stad hebben in het kader van parkeerbeleid. De drie bijeenkomsten waren met:

1. Binnenstad: ondernemers en bewoners
2. Ontwikkelaars & ondernemers
3. Bewoners

De opbrengst hiervan is zoals gezegd vastgelegd. Dat vormt dan ook mede input voor het beschrijven van de visie op het parkeren. Daarmee sluiten we aan bij de stap 2 van de participatieaanpak ‘Vastlegging beleid’. In deze stap worden de resultaten de eerste stap vertaald naar beleidsvoorstellen. De beleidsvoorstellen worden vervolgens voorgelegd aan verschillende belanghebbenden tijdens een viertal momenten.

Bijlagen

- Bijlage 1 bij startnotitie: Plan van Aanpak Duurzaam Mobiliteitsplan
- Bijlage 2 bij startnotitie: Plan van Aanpak parkeerbeleid