Raadsvoorstel
Openbaar

Onderwerp
Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm

Opsteller	Gerben Siebenga	**Collegebesluit**	17 september 2024
Programma	Bereikbaarheid	**Behandeldatum Raad**	18 december 2024
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen	**Status**	Openbaar

Samenvatting
Het aantal ernstige verkeersgewonden in Nijmegen is de afgelopen 4 jaar verdubbeld, van 62 naar 128. De snelheid van voertuigen heeft een grote invloed op het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur leidt tot minder ongevallen, minder kans op letsel of overlijden en een betere leefbaarheid in de stad.
Voorliggende 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm' is één van de uitwerkingen van de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' (vastgesteld door de raad op 7 juni 2023). In deze visie wordt beschreven waarom we de maximumsnelheid willen verlagen, op welke wegen we dat gaan doen en hoe we dit gaan invoeren. Op basis van de Netwerkvisie zal een uitvoeringsplan worden opgesteld voor de voorbereiding en uitvoering van de beoogde maatregelen.

Voorstel
De 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm' (bijlage 1) vast te stellen, als uitwerking van de reeds vastgestelde 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie'. Dit betekent dat we:

1. de functie van ongeveer de helft van alle huidige 50 km/uur wegen willen aanpassen naar een nieuwe wegcategorie 'stadsstraat', waarmee we de maximumsnelheid op ongeveer 60 kilometer weglengte verlagen naar 30 km/uur.
2. er voor kiezen om in één keer de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten aan te passen naar 30 km/uur, medio 2026.
3. een uitvoeringsplan maken voor de voorbereiding en uitvoering van de beoogde maatregelen, met onder andere aandacht voor een verkeersbesluitprocedure en een gedragscampagne; dit plan leggen we voor aan het college en sturen we ter informatie naar de raad.

Aanleiding
Voorliggende Netwerkvisie is één van de uitwerkingen van de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' (vastgesteld door de raad op 7 juni 2023). Deze Netwerkvisie geeft invulling aan de opdracht om te komen tot 30 km/uur als norm in Nijmegen. Het voornaamste doel is om de verdubbeling van het aantal ernstige verkeersgewonden in Nijmegen van de afgelopen jaren om te buigen naar een afname.
De 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' is vastgelegd om toe te werken naar mobiliteit die ruimte-efficiënter en duurzamer is. Dat is nodig om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad te borgen, ook gelet op de forse groei van het aantal inwoners.

Beoogde impact

De Netwerkvisie draagt bij aan het behalen van de doelen van de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie'. Dit onderwerp sluit aan bij de volgende ambities en bijbehorende doelen uit de doelenboom:

- Ambitie: We zijn en blijven een stad die veilig bereikbaar en leefbaar is voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
    - Doel: We hebben een optimale bereikbare stad door een goede balans tussen de vervoersmodaliteiten (vracht)-auto, OV, fiets, vaartuig en voetganger.
    - Doel: We hebben goed bereikbare (economische) kerngebieden, zowel op lokaal, regionaal als landelijk niveau.
    - Doel: We maken het verkeer veiliger.
- Ambitie: We hebben een stad die duurzaam bereikbaar is.
    - Doel: We stimuleren duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen en openbaar vervoer).

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de volgende moties en toezeggingen:

- Motie '30-km per uur op de goede wegen' (7 juni 2023, motie bij raadsvoorstel 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie'), waarmee de raad het college verzoekt om:
    1. Eerst met een goed onderbouwd 30-km-wegenplan te komen, waarin voor - en nadelen goed in beeld zijn gebracht, bij het samenstellen van dit plan bewoners goed te betrekken.
    2. Dit uitgewerkte plan eerst aan de gemeenteraad voor te leggen alvorens te komen tot besluiten over het daadwerkelijk invoeren van 30km/uur norm.
- Toezegging 'Het college komt in het najaar terug met een voorstel over 30 km en 50 km wegen' (17 mei 2023).
- Toezegging 'Het college stuurt in het vierde kwartaal van 2023 een raadsvoorstel over de wegencategorisering van 50 naar 30 km/u, en een raadsvoorstel over de herziening van het parkeerbeleid' (7 juni 2023).
- Toezegging 'Het college zegt toe de impact van vrachtverkeer mee te nemen in de netwerkvisie die aan de raad wordt voorgelegd' (7 februari 2024).

Argumenten

1.1 *De snelheid van voertuigen heeft een grote invloed op het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan.*

Een lagere snelheid leidt tot een beter overzicht van de verkeerssituatie en een kortere remafstand, waarmee de reactietijd wordt vergroot. Dit leidt tot minder ongevallen. Het risico op fatale ongevallen is bij 30 km/uur meer dan vijf keer zo klein als bij 50 km/uur. Veruit de meeste ongevallen gebeuren op wegen waar 50 km/uur gereden mag worden. Door de maximumsnelheid juist op deze wegen te verlagen, heeft deze maatregel een grote positieve impact op de verkeersveiligheid.

1.2 *Er ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.*

Op veel wegen waar nu nog 50 km/uur gereden mag worden, is te weinig ruimte voor een veilige en comfortabele positie van fietsers. De hoeveelheid fietsers neemt nog steeds flink toe. Door de maximumsnelheid te verlagen, is er minder verkeersruimte nodig voor autoverkeer en ontstaat een rustiger verkeersbeeld met meer ruimte voor fietsers. Ook de oversteekbaarheid voor voetgangers en de leefbaarheid voor aanwonenden verbetert.

1.3 Er ontstaat meer ruimte voor klimaatadaptatie.
Door het verlagen van de maximumsnelheid is minder ruimte nodig voor autoverkeer. De ruimte die hierdoor vrijkomt gaan we vooral inzetten voor klimaat-adaptieve maatregelen. Dit zijn bijvoorbeeld maatregelen om hittestress en wateroverlast tegen te gaan. De maatregelen betreffen voornamelijk het toevoegen van bomen en groen en het verminderen van de hoeveelheid (weg)verharding.

1.4 *Het aantal korte autoritten vermindert*.
Ongeveer de helft van alle ritten binnen de stadsgrenzen worden gemaakt met de auto. Deze ritten zijn vaak ook goed te maken per fiets of met het openbaar vervoer. Uit onderzoek blijkt dat op stadsstraten waar de maximumsnelheid wordt verlaagd de hoeveelheid autoverkeer met ongeveer 10 à 20% afnemen. Dat komt vooral omdat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer interessanter wordt en mensen minder snel uit gewoonte de auto pakken. Dit heeft bovendien een positieve impact op de gezondheid van mensen.

1.5 *De hoeveelheid verkeerslawaai vermindert.*
Verkeerslawaai is een belangrijke bron van geluidsoverlast in de stad, zoals ook benoemd in het Actieplan geluid 2024-2028. Door de snelheid te verlagen zal het geluidsniveau van verkeer aanzienlijk verminderen, wat gunstig is voor de leefbaarheid. Uit onderzoek door gemeente Amsterdam blijkt dat het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur een verlaging van ongeveer 3 dB(A) (decibel) oplevert. Dit komt neer op een halvering van de geluidsbeleving voor mensen.

2.1 *Door de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten in één keer aan te passen, wordt de verkeersveiligheid op korte termijn verbeterd.*
We kiezen er bewust voor om de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten in één keer aan te passen. Geleidelijke invoering per straat in combinatie met groot onderhoud zou namelijk betekenen dat alle beoogde straten pas over ongeveer 20 à 30 jaar zijn aangepast. Bovendien zou op deze manier een onoverzichtelijk verkeersbeeld ontstaan voor de weggebruiker. Door de aanpassing op alle straten in één keer in te voeren, wordt de verkeersveiligheid op korte termijn verbeterd en blijft het verkeersbeeld overzichtelijk. In de Netwerkvisie beschrijven we welke wegen we aanpassen naar stadsstraat. Dit doen we medio 2026.

3.1 *Er is een concreet uitvoeringsplan nodig om daadwerkelijk de maximumsnelheid in de beoogde stadsstraten te kunnen verlagen.*
In de ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’ is al aangegeven waarom we de maximumsnelheid willen verlagen. In de Netwerkvisie wordt dit nader toegelicht en wordt beschreven op welke wegen we dat gaan doen en hoe we dit gaan invoeren. Op basis van de Netwerkvisie zal een uitvoeringsplan worden opgesteld voor de voorbereiding en uitvoering van de beoogde maatregelen. Hierbij werken we toe naar vaststelling van een verkeersbesluit, wat de juridische grondslag vormt voor de aanpassing van de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten. Het gaat om een verzamelbesluit waarmee we de beoogde aanpassingen op alle betreffende straten in één keer laten vaststellen. Verder starten we tijdig een gedragscampagne om verkeersdeelnemers te informeren over de nieuwe verkeerssituatie.

Kanttekeningen

1.1 *De feitelijk gereden snelheid kan hoger liggen dan 30 km/uur*.
Vanwege de keuze om de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten in één keer aan te passen, zullen deze straten pas later worden heringericht. We gaan straten pas herinrichten zodra er groot onderhoud nodig is, dus dit zal plaats vinden over een periode van ongeveer 20 à 30 jaar. Naar verwachting zal de snelheidsverlaging medio 2026 worden ingevoerd, door plaatsing van borden en aanpassing van wegmarkeringen. Het is niet haalbaar om bij de invoering grote herinrichtingen uit te voeren, gelet op de hoge kosten en op de verkeersoverlast die dat zou veroorzaken. Verder zal de inzet van handhaving door de politie naar verwachting beperkt zijn. Het is daarom reëel om te verwachten dat de feitelijk gereden snelheid soms hoger zal liggen dan 30 km/uur, vooral op rustige tijdstippen. Overdag zal de snelheid lager liggen, omdat de snelheid van de verkeersstroom dan wordt bepaald door automobilisten die zich netjes aan de maximumsnelheid van 30 km/uur houden. Gelet hierop verwachten we na de invoering van de snelheidsverlaging een significante positieve impact op de verkeersveiligheid.

1.2 *Een klein deel van het autoverkeer op stadsstraten kan verschuiven naar hoofdwegen*.
Door de snelheidsverlaging op diverse stadsstraten zal het autoverkeer inclusief vrachtverkeer vaker een route kiezen via hoofdwegen die 50 km/uur blijven. In de praktijk zal de hoeveelheid autoverkeer op deze hoofdwegen echter niet toenemen, omdat het totale maatregelenpakket in het kader van de ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’ zorgt voor een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de stad.

1.3 *Door snelheidsverlaging kan het openbaar vervoer een langere reistijd krijgen*.
Door de verlaging van de maximumsnelheid op stadsstraten kan het openbaar vervoer iets langer onderweg zijn. De inschatting is dat in de praktijk de bus maar beperkt langzamer gaat rijden. Om de eventuele langere reistijd te beperken nemen we maatregelen voor een soepele afwikkeling van de bus. Dit doen we door de stadsstraten in de voorrang te houden ten opzichte van kruisende woonstraten en door geen drempels toe te passen waar bussen last van hebben. Op de stadsstraten heeft al het verkeer inclusief busverkeer dan voorrang. Verder laten we de bus op de rijbaan halteren, zodat de bus na het halteren direct kan wegrijden. De betrouwbaarheid van de rijtijd van de bus neemt daardoor toe. Daarnaast zijn we op structurele basis in gesprek met de provincie Gelderland (concessieverlener van het openbaar vervoer) over de verbetermogelijkheden van het openbaar vervoer in de stad.

1.4 Bij herinrichtingen kan maatwerk nodig zijn voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.
De bereikbaarheid voor hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) is vooral gebaat bij een betrouwbaar hoofdwegennet. Op de wegen die 50 km/uur blijven, blijft de afwikkeling voor hulpdiensten geborgd. Er is voldoende ruimte om autoverkeer te kunnen passeren en we regelen prioriteit bij verkeerslichten. Stadsstraten waar de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur behouden voorrang ten opzichte van kruisende woonstraten en er worden geen drempels toegepast waar hulpdiensten last van hebben. Wel zullen deze straten op termijn worden heringericht, waardoor er mogelijk minder ruimte zal zijn om autoverkeer in spoedsituaties te kunnen passeren. Bij beoogde herinrichtingen wordt met hulpdiensten verkend of maatwerk in het verkeersontwerp nodig kan zijn.

1.5 *Het effect van de snelheidsverlaging op luchtkwaliteit is naar verwachting neutraal*.
Gemeente Amsterdam heeft in 2023 de snelheid op een groot aantal wegen verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Vóór de invoering heeft Amsterdam uitgebreid onderzoek laten doen naar de mogelijke effecten. De onderzoeksresultaten op het gebied van luchtkwaliteit waren echter inconsistent en soms tegenstrijdig. Op bepaalde wegen zou de uitstoot kunnen toenemen en op andere kan deze juist weer afnemen. Over het algemeen is het effect neutraal. De omstandigheden van de invoering van de beoogde snelheidsverlaging in Nijmegen zijn op hoofdlijnen gelijk aan de Amsterdamse situatie. Het is daarom aannemelijk dat het effect van de snelheidsverlaging op luchtkwaliteit ook in Nijmegen neutraal zal zijn.

3.1 *Bij het opstellen van de Netwerkvisie zijn verschillende partijen betrokken.*
Er is gesproken met verschillende partijen, waaronder een bewonerscollectief met vertegenwoordigers vanuit verschillende wijkraden, de provincie als opdrachtgever van het openbaar vervoer, de hulpdiensten en de fietsersbond. De Netwerkvisie is vrij abstract en daarom nog niet geschikt om individuele inwoners bij te betrekken. In het vervolgtraject zal een verkeersbesluit in procedure worden gebracht, zodat alle inwoners gelegenheid krijgen om een zienswijze in te dienen.

Er is geen sprake van een fatale termijn voor de behandeling van dit voorstel. Wel heeft het college bij de vaststelling van de ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’ op verzoek van uw raad de toezegging gedaan om uiterlijk eind 2023 te komen met voorliggend voorstel.

Financiën
Het vaststellen van de Netwerkvisie zelf heeft nog geen financiële consequenties. In het vervolgtraject wordt een uitvoeringsplan opgesteld, inclusief een kostenraming van de beoogde maatregelen. De kosten zullen worden gedekt uit programma Bereikbaarheid, K000408 Verkeersveiligheid.

Vervolg
Op basis van de Netwerkvisie stellen we een uitvoeringsplan op voor de voorbereiding en uitvoering van de beoogde maatregelen. Hierin zal aandacht zijn voor de volgende onderdelen: verkeersbesluitprocedure, gedragscampagne, bebordings- en markeringsplan, uitvoeringsplanning en kostenraming. Het uitvoeringsplan leggen we voor aan het college.

Zoals aangegeven in de ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’ gaan we de effecten van het totale pakket van onze beleidsmaatregelen op gebied van mobiliteit monitoren. Hiervoor wordt een monitoringsplan opgesteld. Ook de effecten van het verlagen van de maximumsnelheid op diverse stadsstraten worden hierin meegenomen.

Bijlagen
1. Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm