Bundel - Politieke Avond van 27 november 2024

Agenda bijlagen

Agenda & raadskamerindeling PA 27 november 2024
Stemmingen PA 27 november 2024
Getekende besluitenlijst PA 27 november 2024

1.RZ 18.45 uur - 19.45 uur: Rondvraag en mededelingen

2 19.45 uur - 21.15 uur: Informatieve & meningsvormende vergadering

2.1.RZ Duurzaam Mobiliteitsplan

Meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 27 november 2024, 7e 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
Bijlage 4 - Introduction of 30 km h as general speed limit in European cities
Behandelresultaat 9 oktober 2024, 5e meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 20 november 2024, 6e meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 27 november 2024, 7e meningsvormende bespreking

2.2.LF Agenderingsverzoek 'Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme, een aanbod in Arnhem?'

Debat
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 27 november 2024, debat

Agenderingsverzoek 'Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme, een aanbod in Arnhem?' van de fractie ChristenUnie
Presentatie VAB 20 november 2024
Levensloopbegeleiding VAB in Arnhem, extra informatie n.a.v. Politieke Avond 20 november 2024
Onderzoeksrapport pilot 'Levensloopbegeleiding VAB werkt door!'
Verdeling besteding deelnemers - Onder- en overbesteding t.o.v. zorgbehoefte
Urenbestedingen pilot Levensloopbegeleiding VAB
Levensloopbegeleiding - In het kort
Levensloopbegeleiding - Wel goed, geen gedoe
Overzicht van deelnemers
Behandelresultaat 20 november 2024, informatieve bespreking & debat
Maatschappelijke businesscase - Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme
Schriftelijke reactie Apcg op bespreking pilot levensloop begeleiding d.d. 27-11-2024
Behandelresultaat 27 november 2024, debat

2.3.WG Invoering Verhuurvergunningen

Meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 27 november 2024, meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Invoering Verhuurvergunningen'
Verhuurverordening inclusief toelichting en 3 bijlagen
Wijziging legesverordening'
Bijlage - Beleidsregels handhaving Wet goed verhuurderschap Arnhem (ter informatie)
Behandelresultaat 20 november 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Memo van wethouder Smulders inzake 'Afdoen toezegging #1653', d.d. 25-11-2024
Behandelresultaat 27 november 2024, meningsvormende bespreking

3 21.15 uur - 21.30 uur: Pauze

4 21.30 uur - 23.15 uur: Besluitvormende vergadering

4.1 Opening en mededelingen

4.2 Beëdiging van Rob Beekman tot fractievolger van de fractie GroenLinks

4.3 Vaststellen van de agenda en spreektijdverdeling

4.4 Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 13 november 2024

Getekend raadsbesluit
Raadsvoorstel 'Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 13 november 2024'
Besluitenlijst PA 13 november 2024

4.5 Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken en ter inzage gelegde stukken voor de gemeenteraad

Getekend raadsbesluit
Raadsvoorstel 'Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken voor de raadsvergadering van 27 november 2024'
Lijst van Ingekomen stukken (11 november 2024 tot en met 20 november 2024)

5 Onderwerpen welke voor debat en besluitvorming worden voorgedragen

5.1 Vaststellen: Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029

Getekend raadsbesluit
Behandeladvies 27 november 2024, besluitvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029'
Bijlage 1 - Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029
Bijlage 2 - Collegebesluit Beleidsregels Schuldhulpverlening 2025
Bijlage 3 - Advies van de Adviesraad
Bijlage 4 - Reactie college op het advies van de Adviesraad
Overzicht van insprekers
Inspraakreactie van J. Hutten d.d. 20-11-2024
Behandelresultaat 20 november 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking

5.2 Vaststellen: Invoeren Leegstandsverordening

Getekend raadsbesluit
Behandeladvies 27 november 2024, besluitvormende bespreking

Raadsvoorstel 'Invoeren Leegstandsverordening'
Schriftelijke bijdrage - Bouwend Nederland Regio Oost
Schriftelijke bijdrage van R. de Bruin - Alvast d.d. 18-10-2024
Behandelresultaat 20 november 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
Memo van wethouder Smulders inzake 'Afdoen toezegging #1651', d.d. 25-11-2024

5.3 Vaststellen: Verordening op de Rekenkamer Arnhem 2025'
Getekend raadsbesluit
Behandeladvies 27 november 2024, besluitvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Vaststellen van de Verordening op de Rekenkamer Arnhem 2025'
Behandelresultaat 20 november 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking
WAS-WORDT tabel Rekenkamer (inclusief toelichting op de wijzigingen)

5.4 Vaststellen: Verordening op de Auditcommissie
Getekend raadsbesluit
Behandeladvies 27 november 2024, besluitvormende bespreking
Aangenomen amendement 'Toelichting op adviezen en voorstellen' (24A48) van de fractie D66
Raadsvoorstel 'Vaststellen van de Verordening op de Auditcommissie'
WAS-WORDT tabel Auditcommissie (inclusief toelichting op de wijzigingen)
Behandelresultaat 20 november 2024, Informatieve & meningsvormende bespreking (1)

6 Moties vreemd aan de agenda

6.1 Motie vreemd aan de agenda ‘Lief en Leed met oog voor de planeet’ (24M165)
Ingetrokken motie vreemd aan de agenda ‘Lief en Leed met oog voor de planeet’ (24M165) van de fracties ChristenUnie, Partij voor de Dieren en GroenLinks

Agenda Politieke Avond
27 november 2024

Raadzaal		
18.45 uur – 19.45 uur (60) Rondvraag en mededelingen		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
19.45 uur – 21.15 uur (90) Duurzaam Mobiliteitsplan *(meningsvormende bespreking)*	19.45 uur – 21.15 uur (90) Agenderingsverzoek 'Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme, een aanbod in Arnhem?' *(debat)*	19.45 uur – 21.15 uur (90) Invoering Verhuurvergunningen *(meningsvormende bespreking)*
Pauze: 21.15 uur – 21.30 uur		
Raadzaal		

21.30 uur - 23.15 uur (105) Besluitvormende vergadering

4 Besluitvormende vergadering
4.1 Opening en mededelingen
4.2 Beëdiging van Rob Beekman tot fractievolger van de fractie GroenLinks
4.3 Vaststellen van de agenda en spreektijdverdeling
4.4 Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 13 november 2024
4.5 Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken en ter inzage gelegde stukken voor de gemeenteraad

5 Onderwerpen welke voor debat en besluitvorming worden voorgedragen
5.1 Vaststellen: Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029
5.2 Vaststellen: Invoeren Leegstandsverordening
5.3 Vaststellen: Herziening Verordening op de Rekenkamer
5.4 Vaststellen: Herziening Verordening op de Auditcommissie

6 Moties vreemd aan de agenda
6.1 Motie vreemd aan de agenda ‘Lief en Leed met oog voor de planeet’ (24M165)

Raadsvoorstel 'Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029'

GROENLINKS ARNHEM	D66 arnhem	VVD Arnhem	Partij voor de Dieren Arnhem
Coenders	Loor	Pape	De Groot
Simonis	Brandts	Maref	Hogenhout
Prinsen	Heemskerk	Eppich	Lu
De Boef	Zwijnepoel	Kumas	
Dayioğlu	Kemperman	Van Engelenburg	
Noomen			
Gerretschen			

DENK	Arnhem Centraal	PvdA	SP
Usta	Manders	Visser	Elfrink
Bal	Van der Laak	Aït Chrif	Roelen
	K. Groot	Van Munster	
	Kraaijenbrink		

CDA ARNHEM	Volt	Burger Belang Arnhem	PARTIJ VOOR DE VRIJHEID
L. Groot	Scholten	Wiggers	Verheij
	Neutkens		

Christen Unie Arnhem		GROEP VAN DEN BROEK
Nede		Van den Broek
		Luurssen

GEMEENTE Arnhem

Voor: 36 Tegen: 0 Totaal: 36

Raadsvoorstel 'Invoeren Leegstandsverordening'

GROENLINKS ARNHEM	D66 arnhem	VVD Arnhem	Partij voor de Dieren
Coenders	Loor	Pape	De Groot
Simonis	Brandts	Maref	Hogenhout
Prinsen	Heemskerk	Eppich	Lu
De Boef	Zwijnepoel	Kumas	
Dayioğlu	Kemperman	Van Engelenburg	
Noomen			
Gerretschen			

DENK	Arnhem Centraal	PvdA	SP
Usta	Manders	Visser	Elfrink
Bal	Van der Laak	Aït Chrif	Roelen
	K. Groot	Van Munster	
	Kraaijenbrink		

CDA ARNHEM	Volt	Burger Belang Arnhem	PARTIJ VOOR DE VRIJHEID
L. Groot	Scholten	Wiggers	Verheij
	Neutkens		

Christen Unie Arnhem	GROEP VAN DEN BROEK
Nede	Van den Broek

GEMEENTE Arnhem

Voor: 30 Tegen: 6 Totaal: 36

Amendement 'Toelichting op adviezen en voorstellen' (24A48)

GROENLINKS ARNHEM	D66 arnhem	VVD Arnhem	Partij voor de Dieren
Coenders	Loor	Pape	De Groot
Simonis	Brandts	Maref	Hogenhout
Prinsen	Heemskerk	Eppich	Lu
De Boef	Zwijnepoel	Kumas	
Dayioğlu	Kemperman	Van Engelenburg	
Noomen			
Gerretschen			

DENK	Arnhem Centraal	PvdA	SP
Usta	Manders	Visser	Elfrink
Bal	Van der Laak	Aït Chrif	Roelen
	K. Groot	Van Munster	
	Kraaijenbrink		

CDA ARNHEM	Volt	Burger Belang Arnhem	PARTIJ VOOR DE VRIJHEID
L. Groot	Scholten	Wiggers	Verheij
	Neutkens		

		Christen Unie Arnhem	Groep van den Broek
		Nede	Van den Broek

GEMEENTE Arnhem

Voor: 36 Tegen: 0 Totaal: 36

Raadsvoorstel 'Vaststellen van de Verordening op de Auditcommissie'

GROENLINKS ARNHEM

- Coenders
- Simonis
- Prinsen
- De Boef
- Dayioğlu
- Noomen
- Gerretschen

DENK

- Usta
- Bal

CDA ARNHEM

- L. Groot

D66 arnhem

- Loor
- Brandts
- Heemskerk
- Zwijnepoel
- Kemperman

Arnhem Centraal

- Manders
- Van der Laak
- K. Groot
- Kraaijenbrink

Volt

- Scholten
- Neutkens

VVD Arnhem

- Pape
- Maref
- Eppich
- Kumas
- Van Engelenburg

PvdA

- Visser
- Aït Chrif
- Van Munster

Burger Belang Arnhem

- Wiggers

Christen Unie Arnhem

- Nede

Partij voor de Dieren Arnhem

- De Groot
- Hogenhout
- Lu

SP

- Elfrink
- Roelen

PARTIJ VOOR DE VRIJHEID

- Verheij

GROEP VAN DEN BROEK

- Luurssen
- Van den Broek

GEMEENTE Arnhem

Voor: 36 Tegen: 0 Totaal: 36

BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN DE
RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM OP WOENSDAG 27 november 2024

De voorzitter: Marcouch

De griffier: Kersten

Aanwezig de leden: Aït Chrif (PvdA), Bal (DENK), De Boef (GroenLinks), Brandts (D66), Van den Broek (Groep van den Broek), Coenders (GroenLinks), Dayioğlu (GroenLinks), Elfrink (SP), Van Engelenburg (VVD), Eppich (VVD), Gerretschen (GroenLinks), K. Groot (Arnhem Centraal), L. Groot (CDA), L. de Groot (Partij voor de Dieren), Heemskerk (D66), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Kemperman (D66), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van der Laak (Arnhem Centraal), Loor (D66), Lu (Partij voor de Dieren), Manders (Arnhem Centraal), Maref (VVD), Van Munster (PvdA), Nede (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Noomen (GroenLinks), Pape (VVD), Prinsen (GroenLinks), Roelen (SP), Scholten (Volt), Simonis (GroenLinks), Verheij (PVV), Visser (PvdA), Wiggers (Burger Belang Arnhem), Zwijnepoel (D66)

Afwezig de leden: Kumas (VVD), Luurssen (Forum voor Democratie), Usta (DENK)

Aanwezig de wethouders: Bouwkamp, Van de Geijn, Kundić, Lauriks, Roelofs, Smeulders en Van der Wel

Begintijd vergadering: 21.35 uur

Eindtijd vergadering: 23.15 uur

BESLUITEN:
Agendapunt:

4.4 Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 13 november 2024	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
4.5 Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken en ter inzage gelegde stukken voor de gemeenteraad	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
5.1 Vaststellen: Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
5.2 Vaststellen: Invoeren Leegstandsverordening	Het voorstel is met 30 stemmen voor en 6 stemmen tegen aangenomen.
5.3 Vaststellen: Herziening Verordening op de Rekenkamer	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
5.4 Vaststellen: Herziening Verordening op de Auditcommissie	Het amendement 'Toelichting op adviezen en voorstellen' (24A48) van de fractie D66 is met algemene stemmen aangenomen. Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.

De griffier,

De voorzitter,

Bijlage: Overzicht stemmingen PA 27 november 2024

Zaaknummer: 4256671

Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'

Fasering

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

Procedure:

Datum vergadering
27 november 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 en 20 november heeft de raadskamer een eerste termijn gehouden. Op 20 november is de tweede termijn van de raadskamer gestart maar niet afgerond. Alle fracties die aanwezig waren, behalve GroenLinks, hebben een tweede termijn gehouden.

De tweede termijn van de raadskamer kan hervat worden, waarna de wethouder een tweede termijn kan houden.

Hervatting meningsvormende bespreking

- 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.

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.

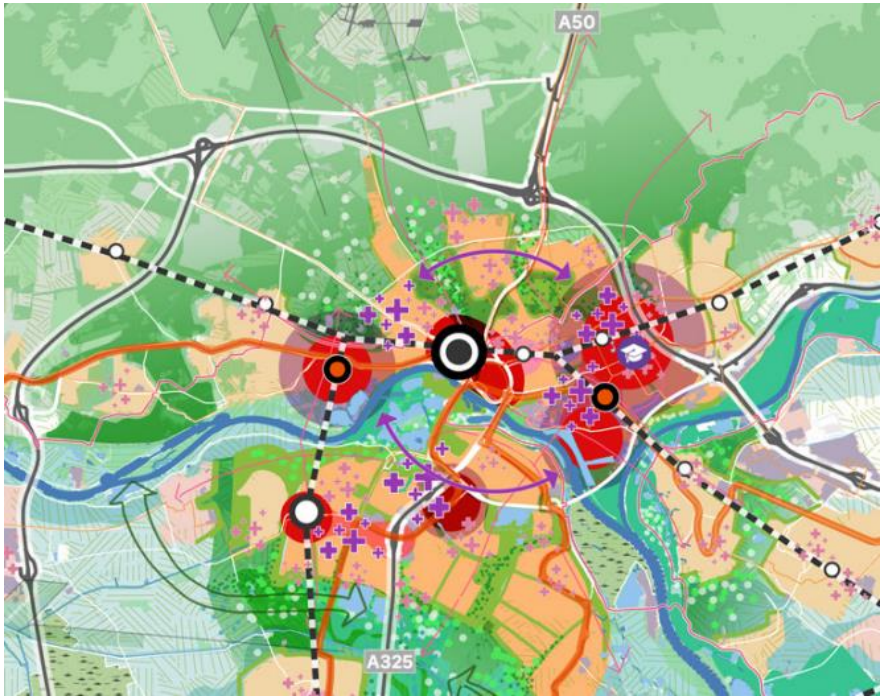
Om deze functie te kunnen blijven vervullen is een goede bereikbaarheid van belang. Op dit moment knelt het echter al op de infrastructuur en komt de (auto)bereikbaarheid steeds meer in het geding. De grote hoeveelheid verkeer in de stad roept daarnaast ook zorgen op over gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. 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

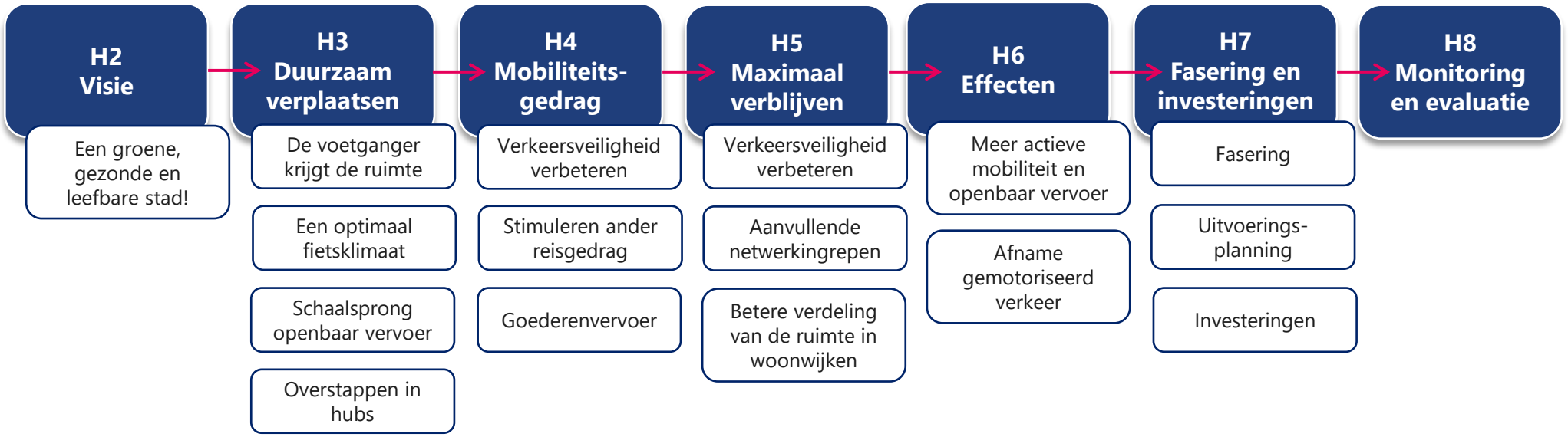
De uitgangspunten voor dit plan zijn vastgesteld in de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023. Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben het DMP. Zowel de wijze hoe met de moties en toezeggingen is omgegaan als de uitgangspunten zijn opgenomen in een bijlage.

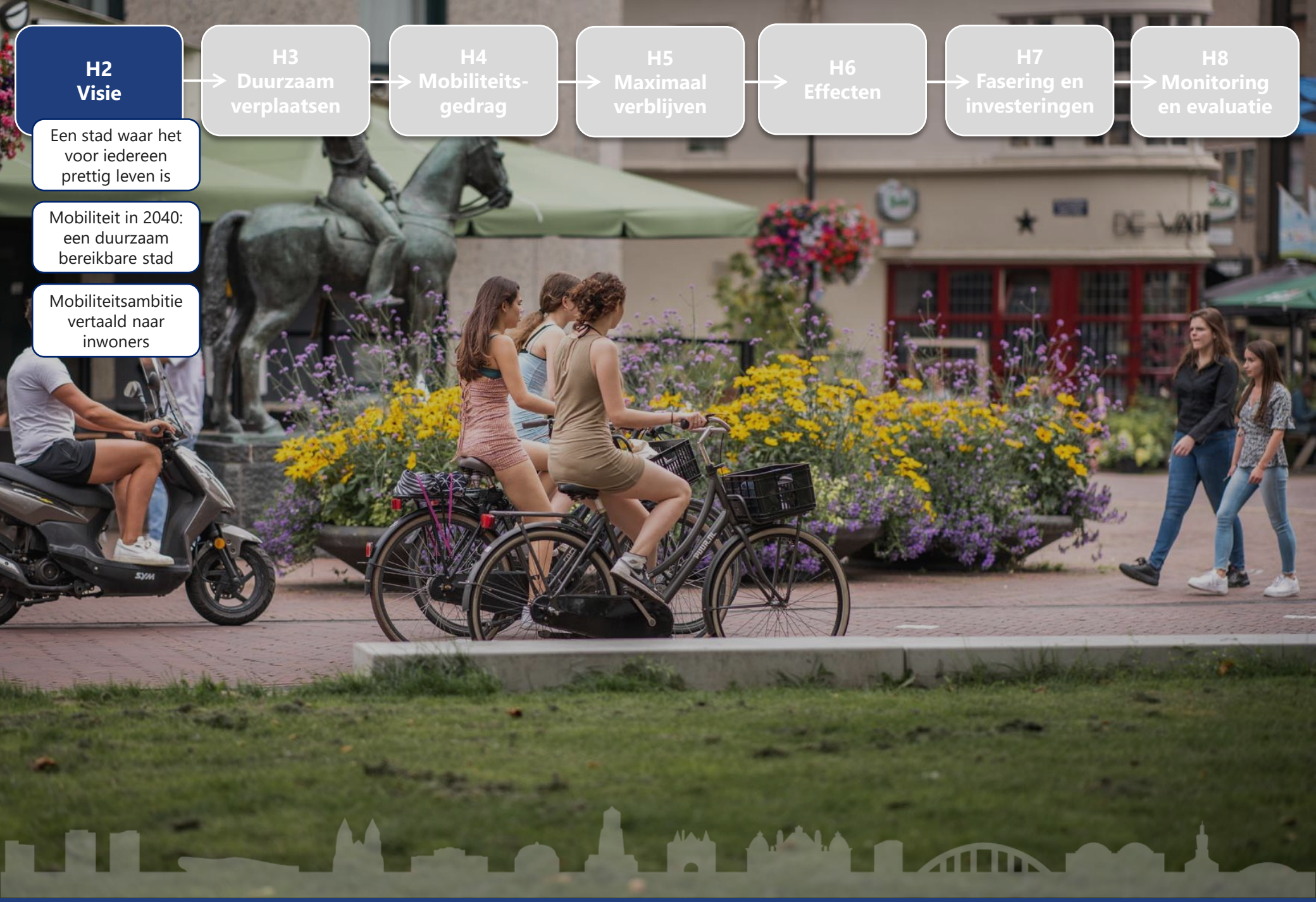
Het plan is opgesteld in samenwerking met de stad. De wijze waarop is geparticipeerd door de stad is ook opgenomen in het bijlage rapport.

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.

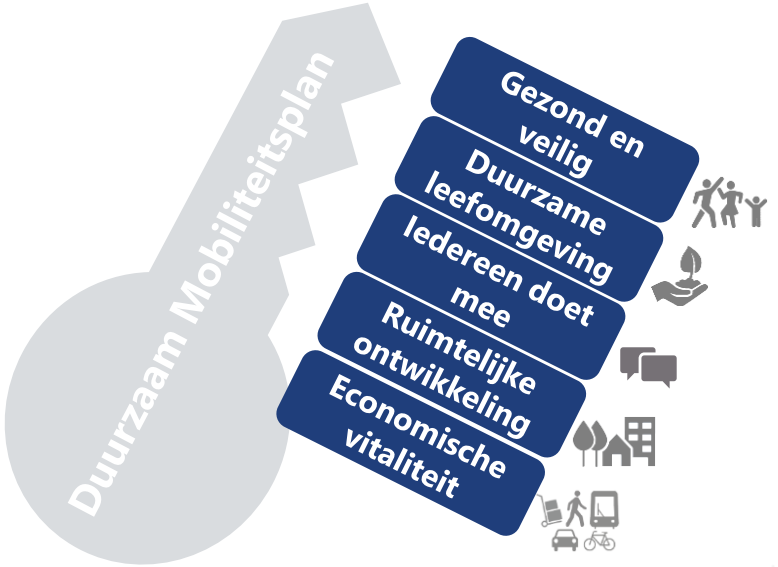
2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

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.



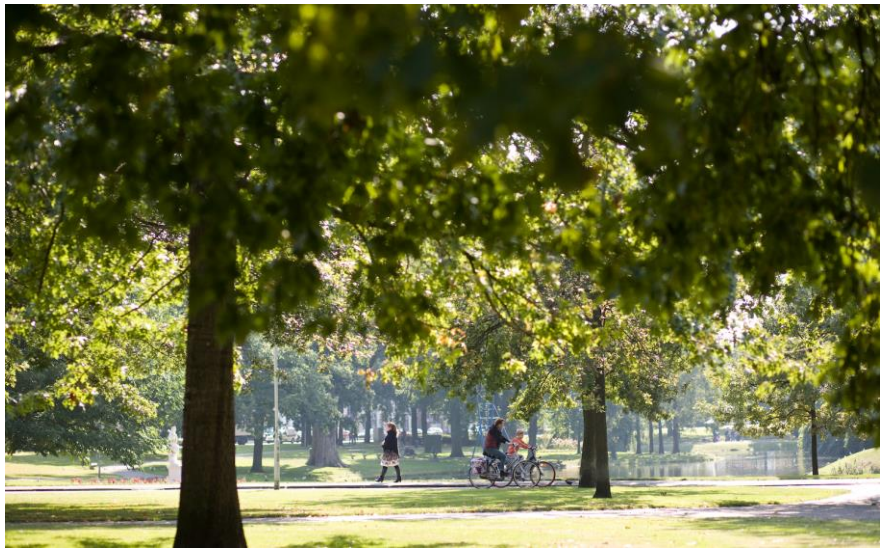
Huidige situatie



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

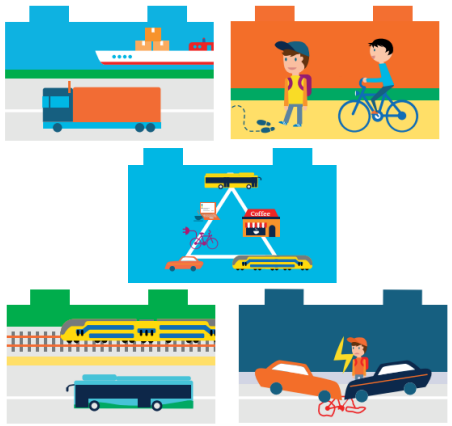
Het Arnhemse mobiliteitsbeleid sluit aan op het regionale beleid van de provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Vanuit de regio wordt gewerkt aan een toekomstbeeld waarin het mogelijk is om snel, comfortabel, veilig, schoon en betrouwbaar te reizen. Daarvoor wordt ingezet op 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

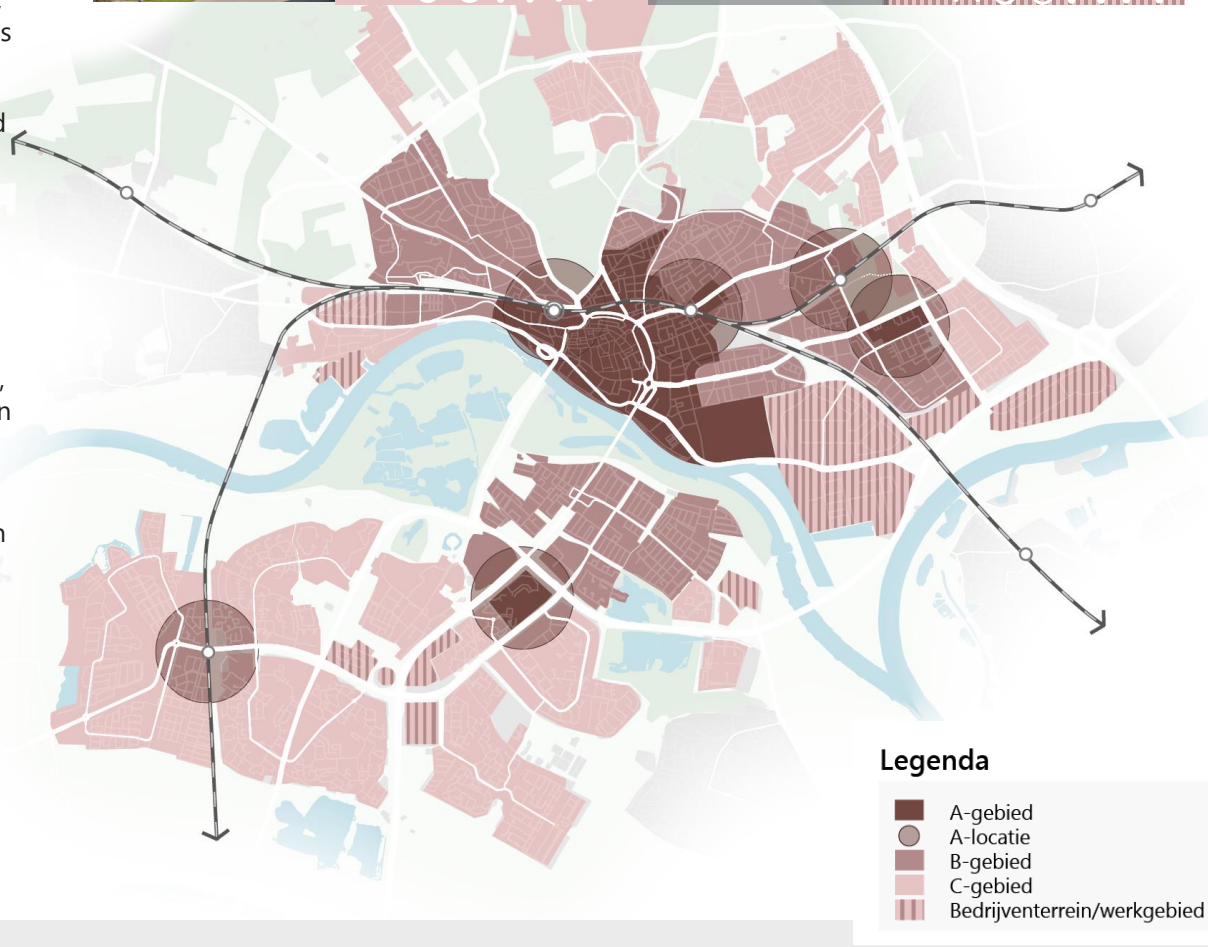
2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

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.

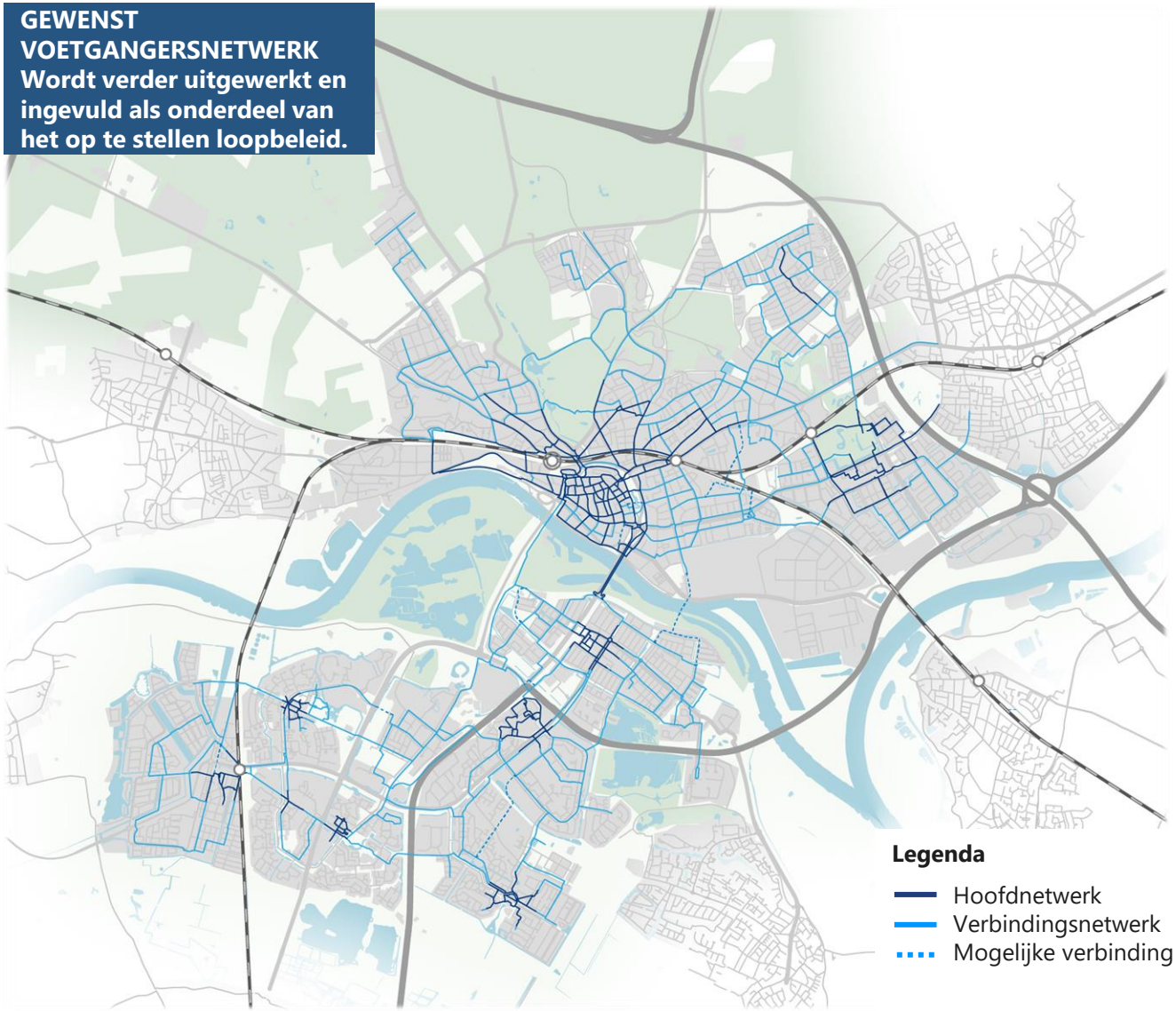
Op de volgende pagina is het voetgangersnetwerk van Arnhem te zien. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het voetgangersnetwerk nog verder ontwikkeld. Deze uitwerking is onderdeel van het op te stellen loopbeleid.

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

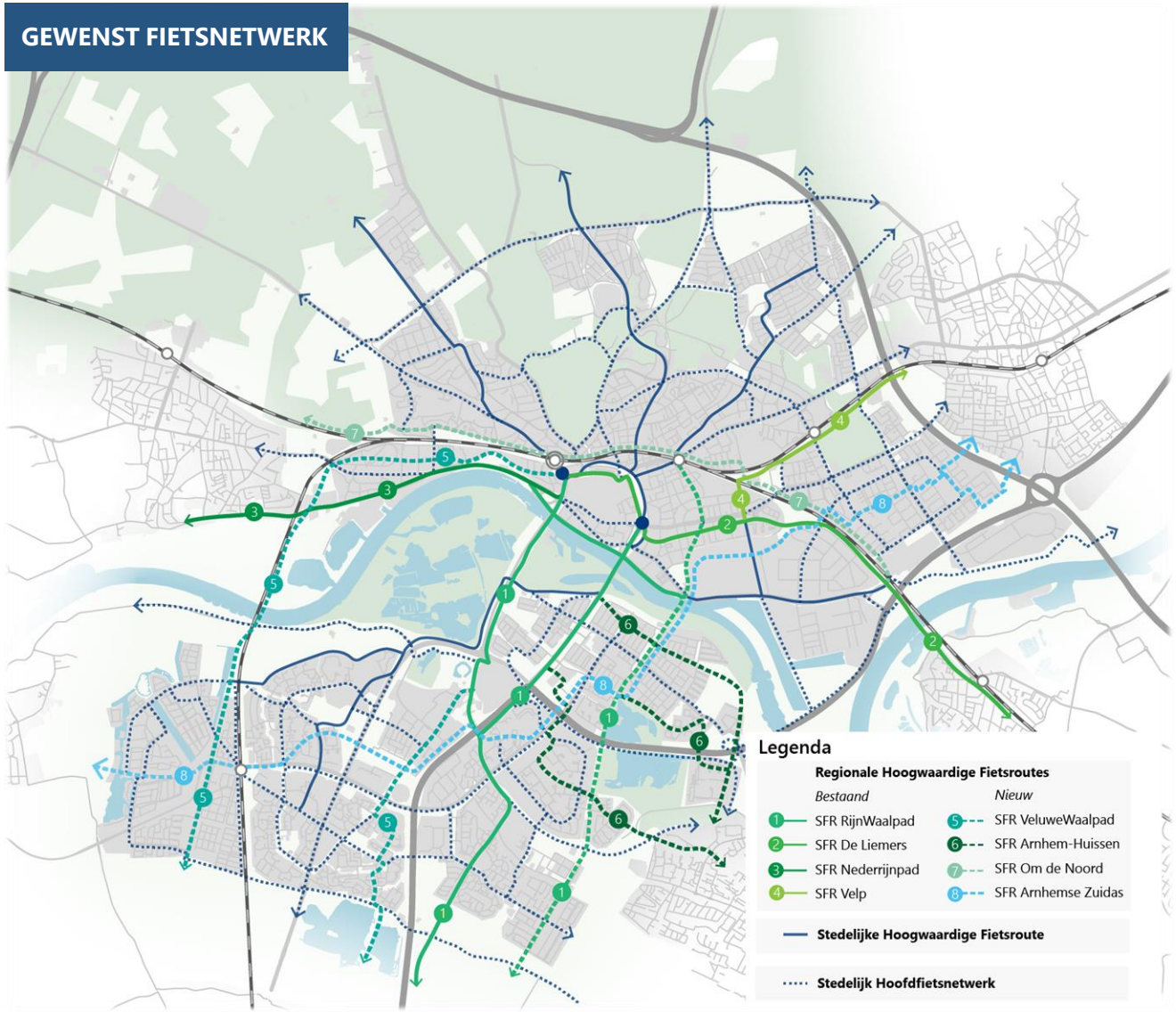
Naast het fietsnetwerk zijn goede stallingsvoorzieningen ook van groot belang. Elke fietsrit begint en eindigt immers op een plek om de fiets te stallen. Een (dure) fiets moet men onbezorgd achter kunnen laten en moet veilig staan. Een veilige fietsenstalling die dichtbij de bestemming ligt, maar ook 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









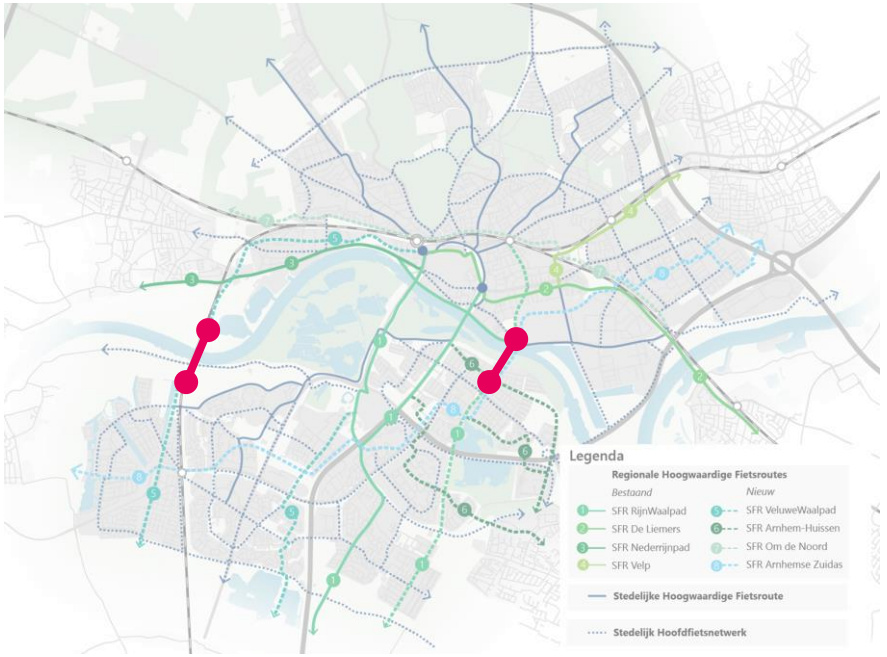
FIETS- EN VOETGANGERSBRUGGEN

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

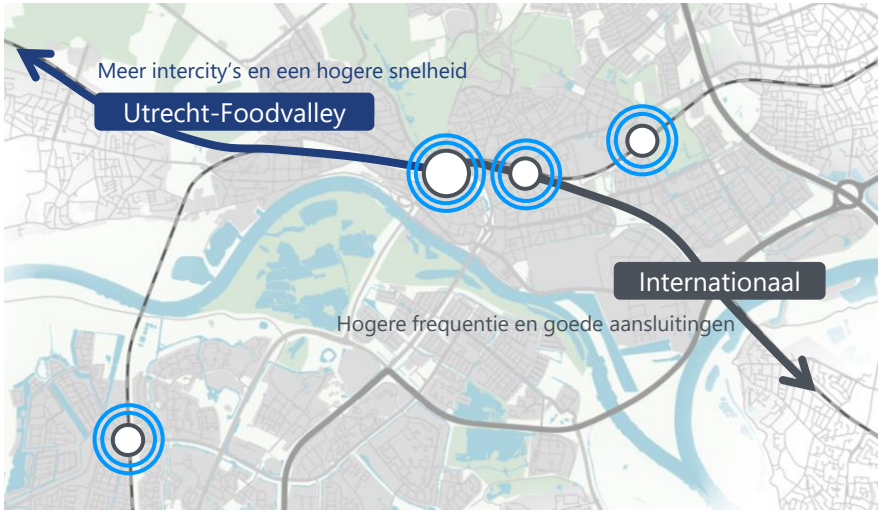
Om Arnhem en de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)-locatie Arnhem-Oost in de toekomst goed per spoor bereikbaar te houden zetten we samen met het Rijk, provincie en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen al een aantal jaar in op voor Arnhem belangrijke spoordossiers.

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.

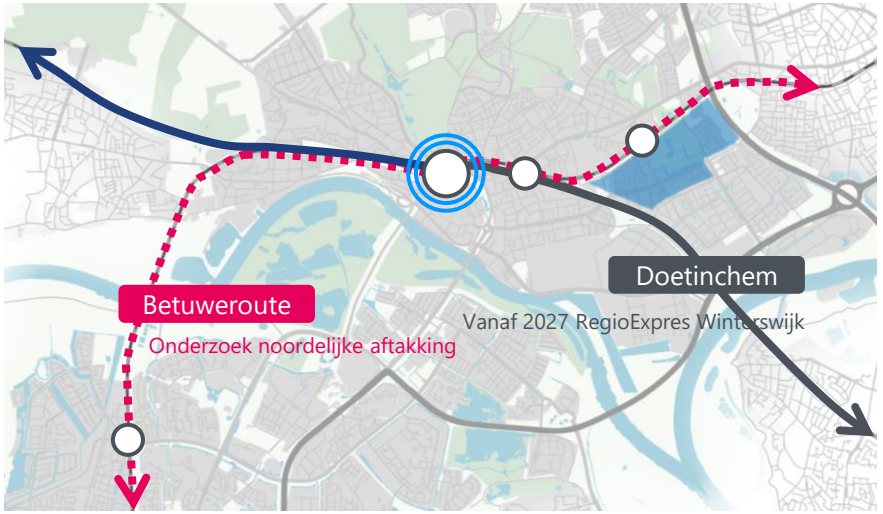
Daarnaast wordt onderzocht of een vrijliggende (ongelijkvloerse) spoorkruising "Arnhem-Oost" ingepast kan worden in de NOVEX locatie Spoorzone Arnhem-Oost. Een dergelijke spoorkruising is niet alleen noodzakelijk om meer treinverkeer mogelijk te maken (o.a. internationale treinen, de RegioExpres naar 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.

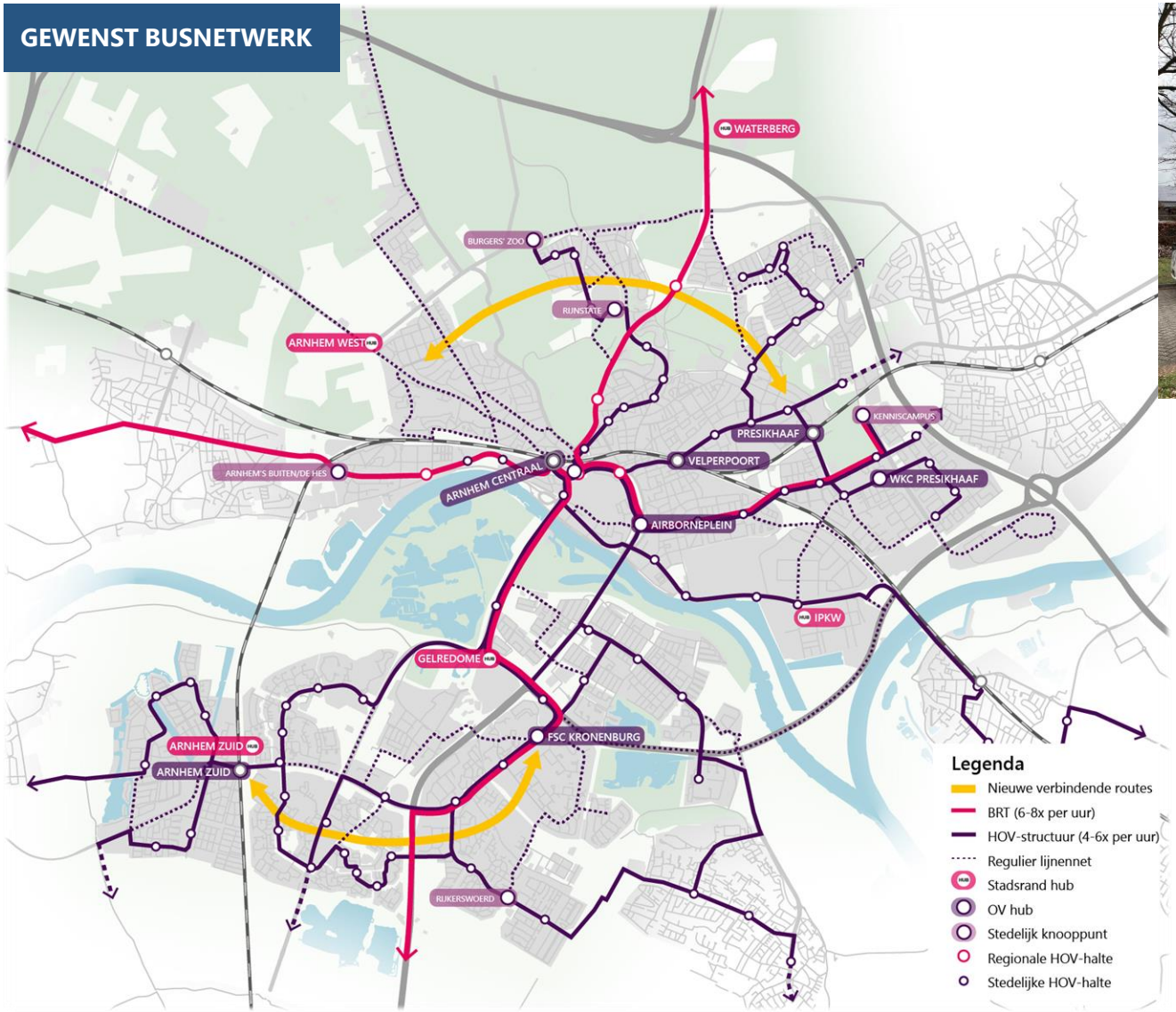
De Trolley 2.0

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.

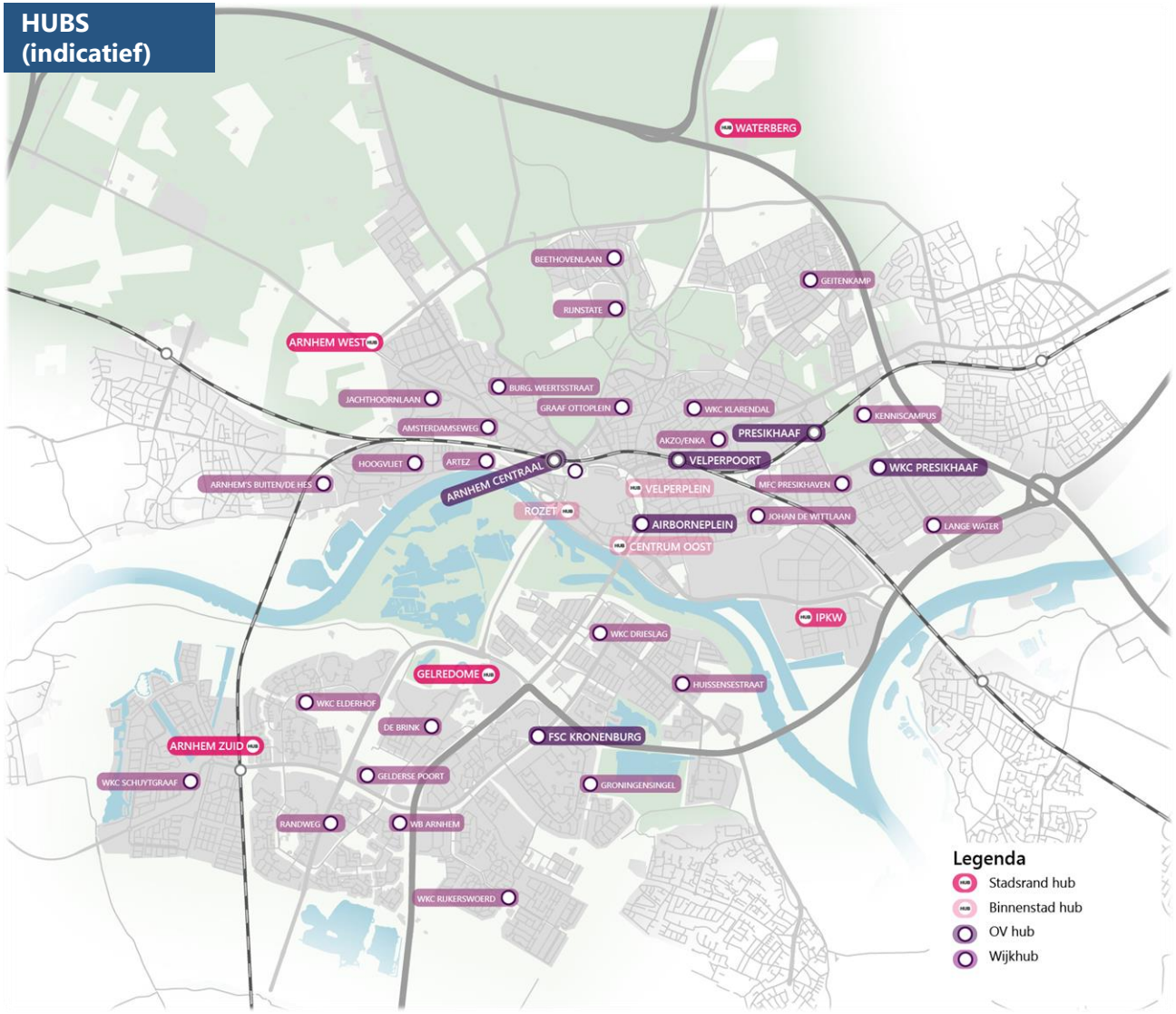
In de eerste fase werken we in Arnhem nog met een vergunningensysteem, maar na een korte tijd (maximaal twee jaar) evalueren we dat en zoeken we naar een wijze van aanbesteden waarbij meer sturing mogelijk is en waarbij de gemeente een actievere rol gaat nemen.

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.

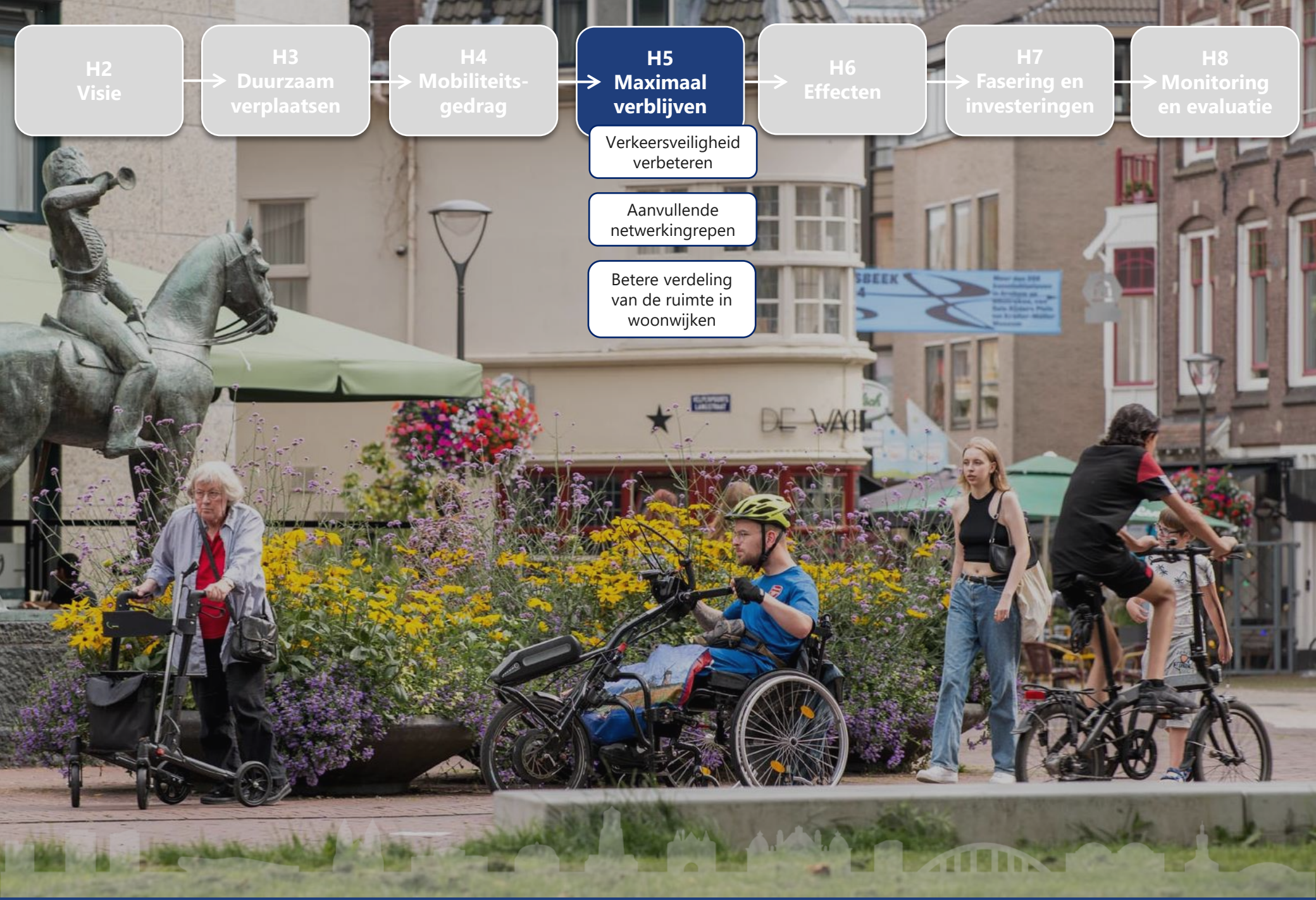
Om de bundeling van goederenstromen te stimuleren zetten we in op:
- Voordelen voor voertuigen met een hoge bundelingsgraad of beladingsgraad;
- Voordelen voor bedrijven die werken met een certificeringssysteem;
- Voordelen voor specifieke voertuigen.

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.

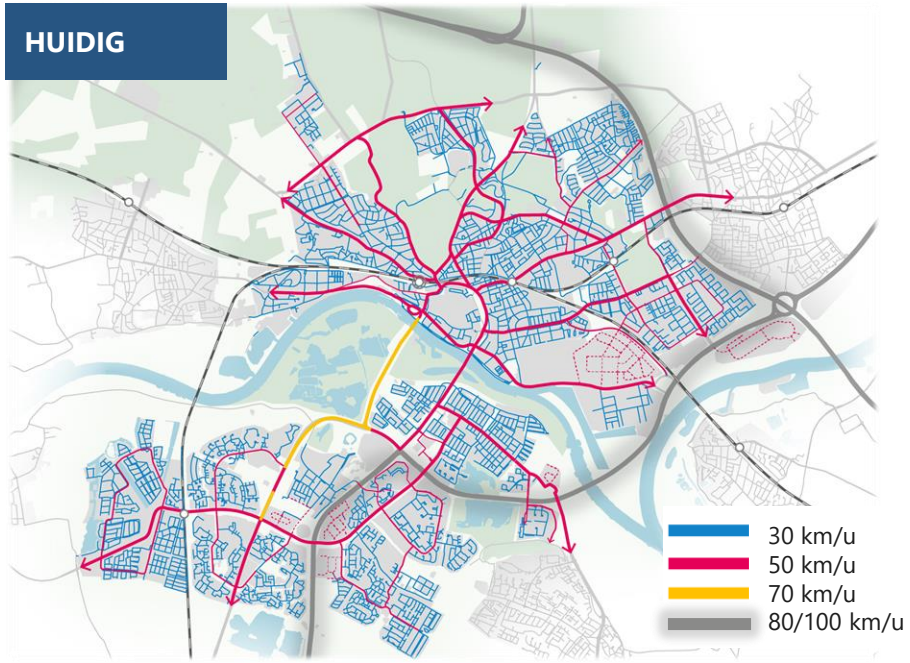
De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg. Dit verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in het verkeer 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

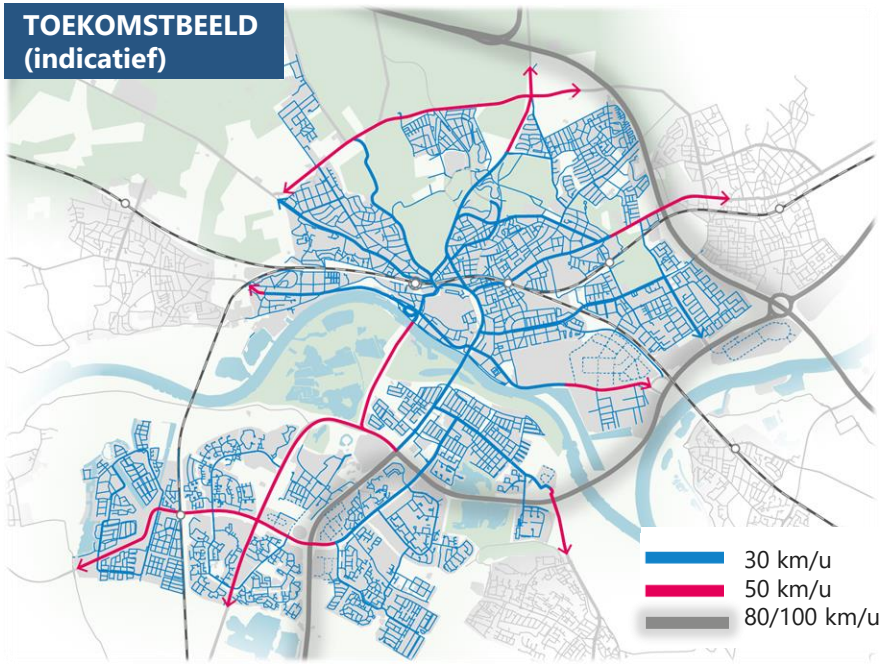
Bij de verlaging van de snelheid naar 30 km/u is een goede, passende richting van de weg groot belang. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende. Daarom verlagen we de snelheid van de wegen alleen als dit ook op een passende en herkenbare manier kan. Wanneer we een weg aanpakken kijken we dan ook 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.

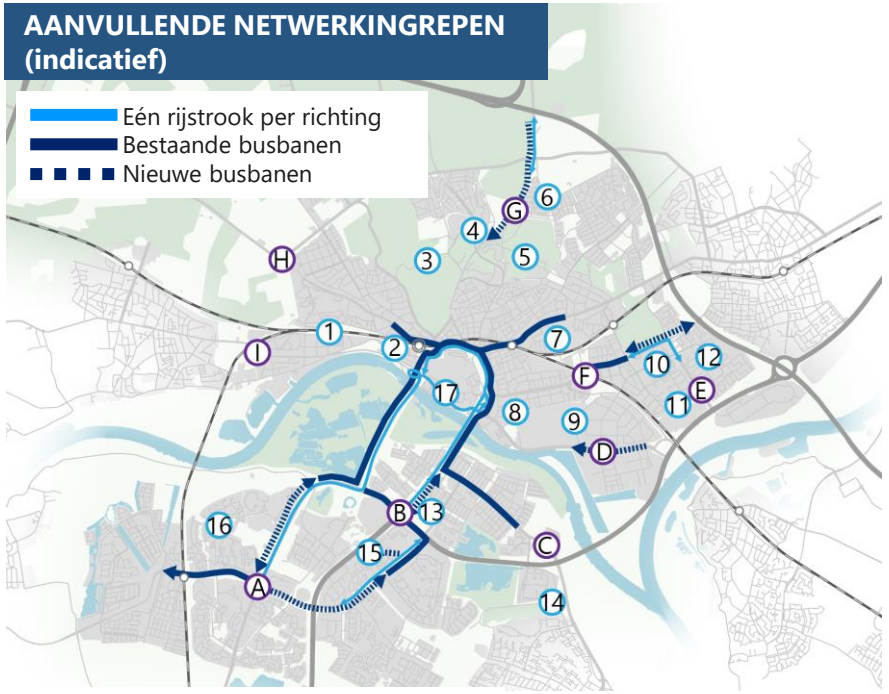
Onderzoeken van selectieve toegang

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

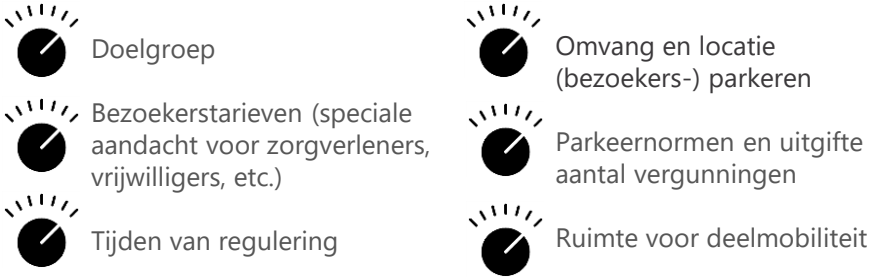
Tot slot gaan we met de provincie Geldeland in gesprek over de Pleijroute. Om het doorgaand verkeer om Arnhem heen te leiden is het naast de hiervoor beschreven maatregelen ook wenselijk om de doorstroming op de Pleijroute (N325) te verder te optimaliseren. Hierbij denken we aan het uitbreiden van de 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.

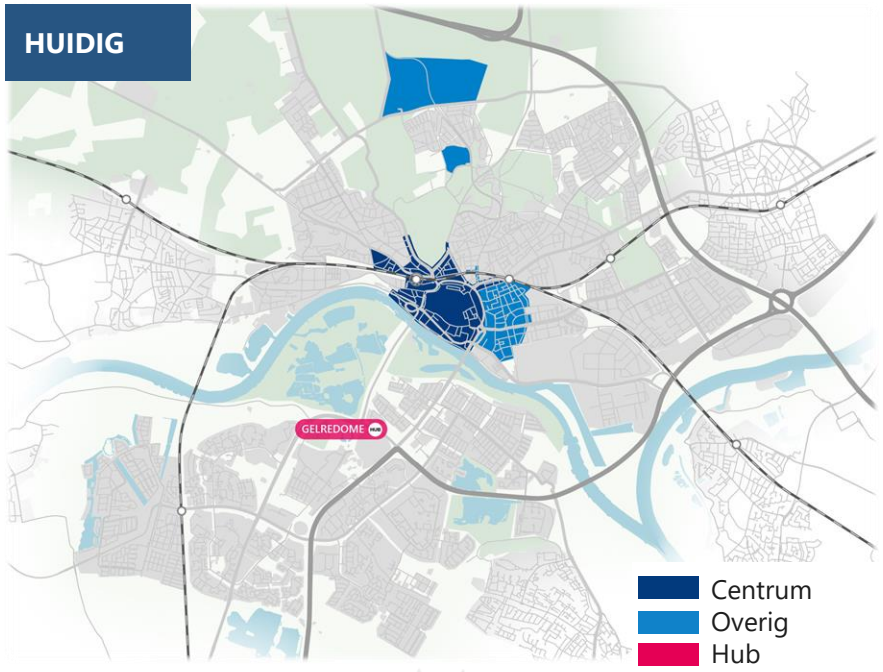
PRINCIPES PARKEERREGULERING

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.

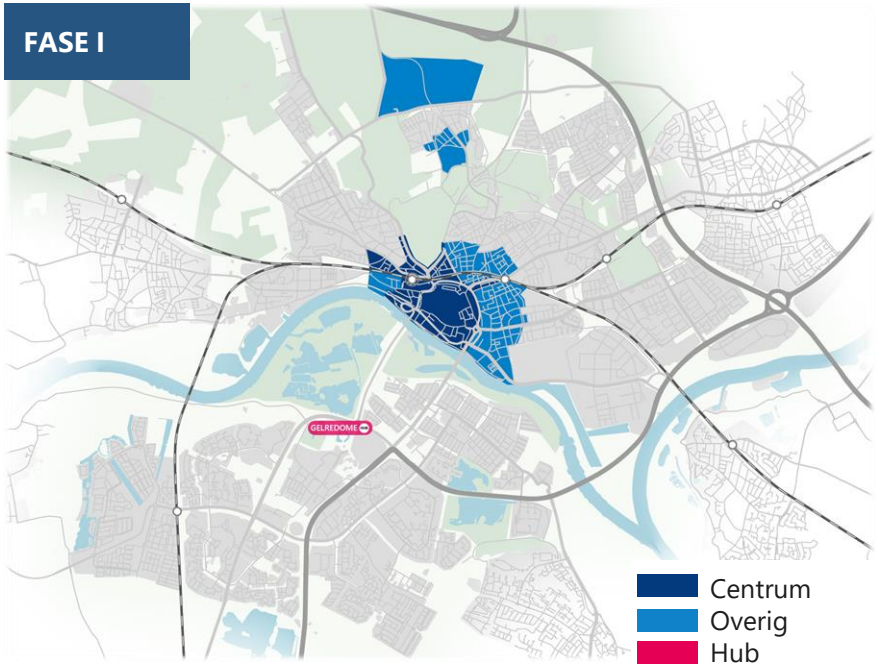


Het huidige gebied van gereguleerd parkeren

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.

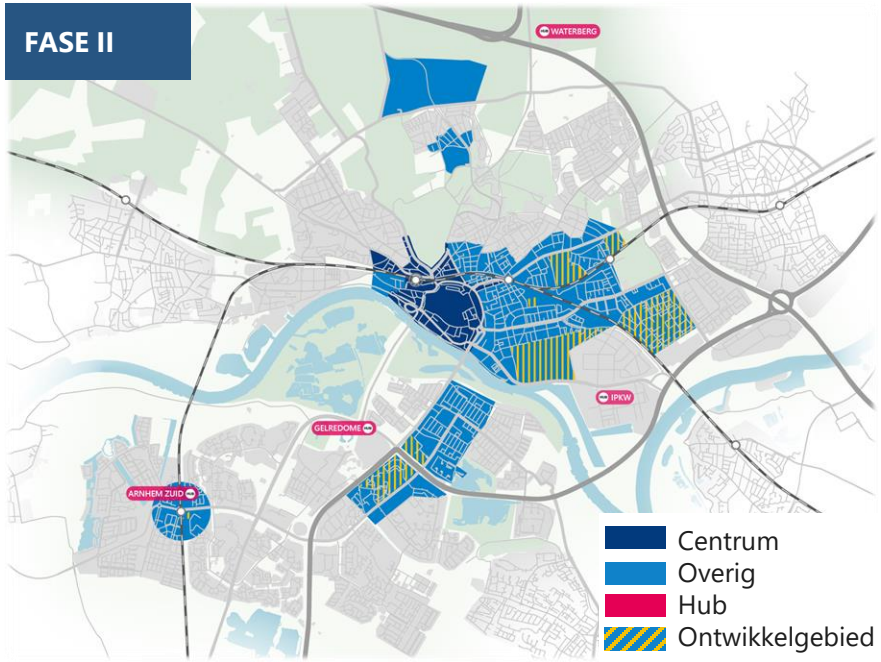
Om zo efficiënt mogelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplekken gaan we in deze fase de nog aanwezige vergunninghouders-parkeerplekken omzetten naar betaald parkeerplekken, zodat iedereen daar kan parkeren.



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.

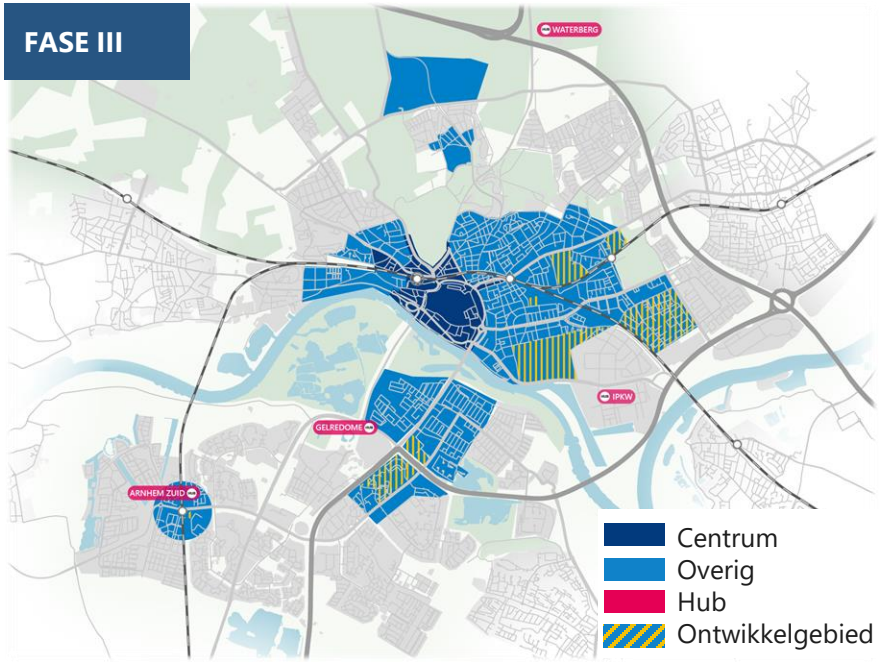


Fase II van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

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

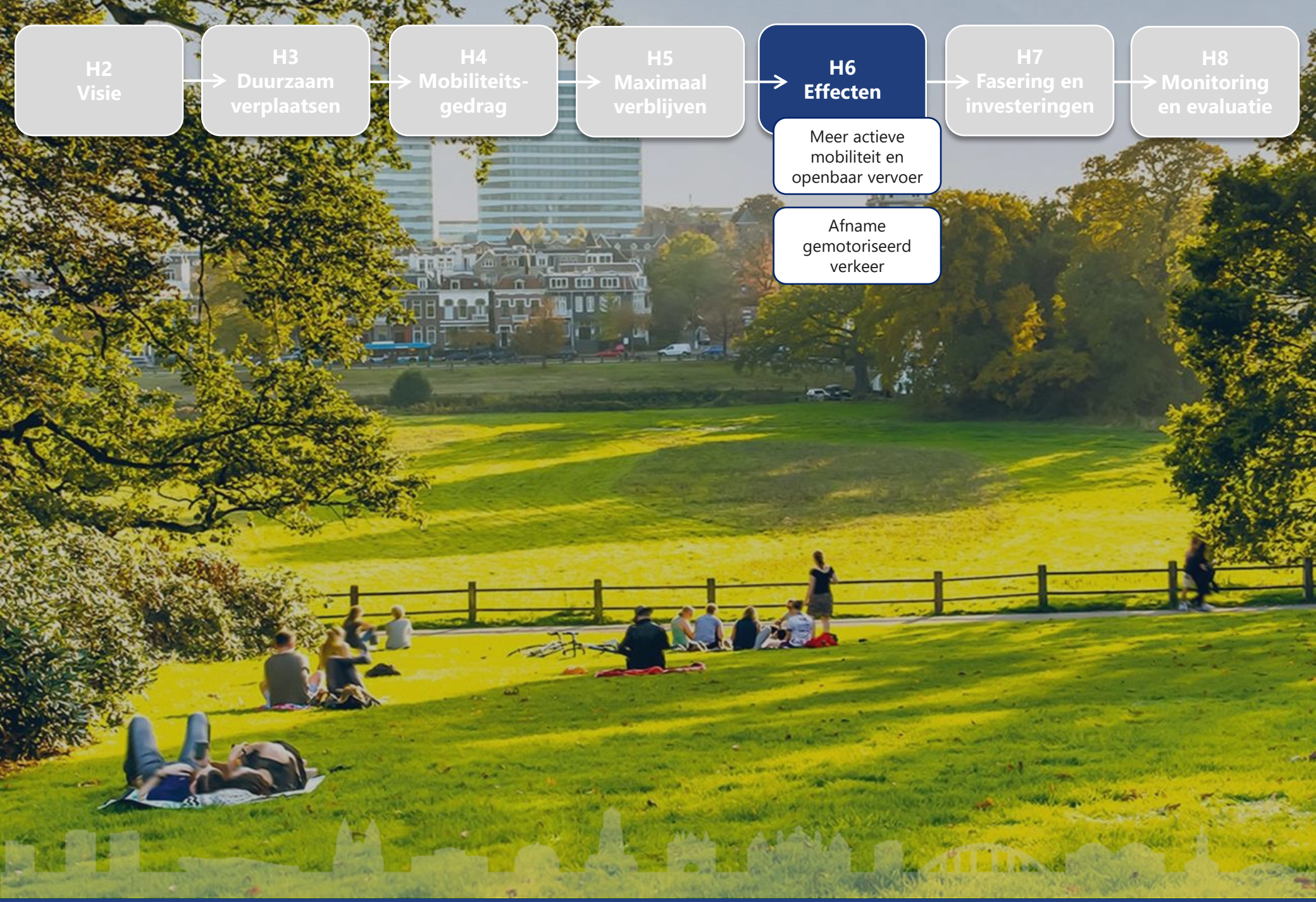
Parkeerregulering zal ook invloed hebben op werklocaties die in gereguleerd gebied liggen. Ook op de werklocaties zal parkeerregulering leiden tot minder parkeeroverlast (of overlast van elders voorkomen). Bedrijven zullen hun parkeeropgave op eigen (of een gezamenlijk) terrein moeten oplossen. Dit leidt 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

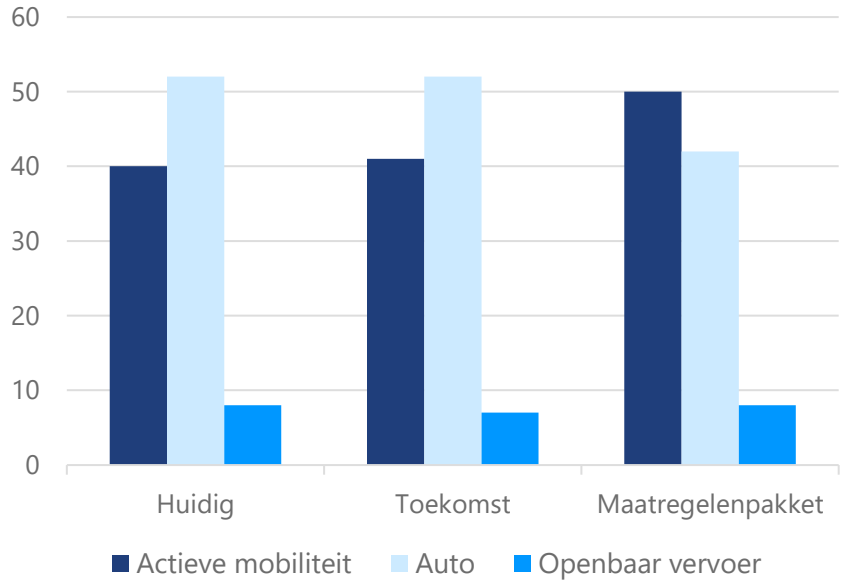
6. Effecten van de maatregelen

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.



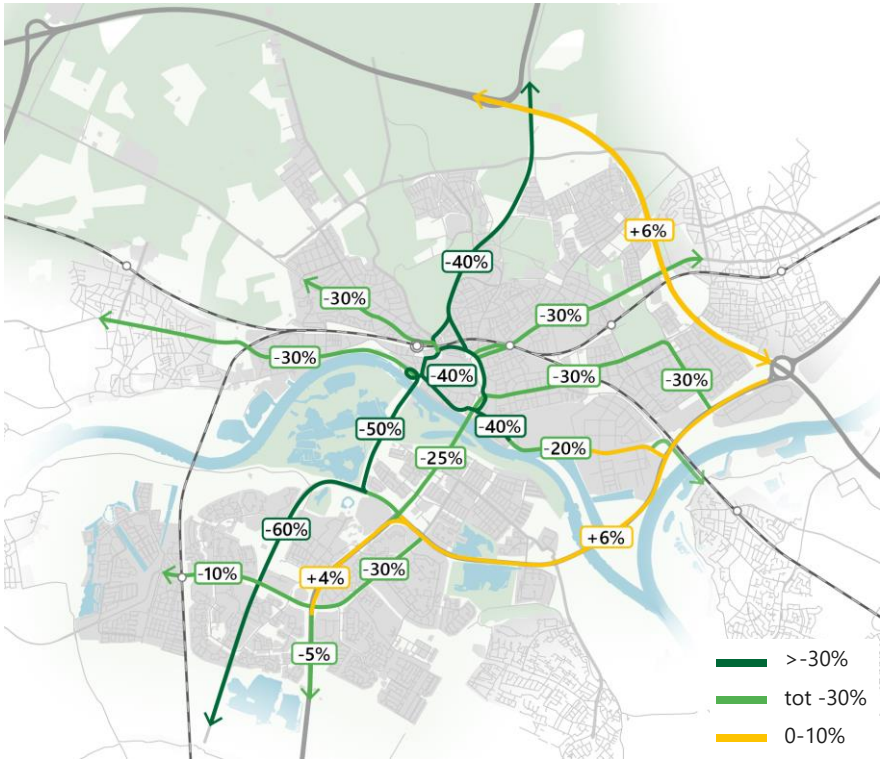
Verschuiving in vervoerswijzekeuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)

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.

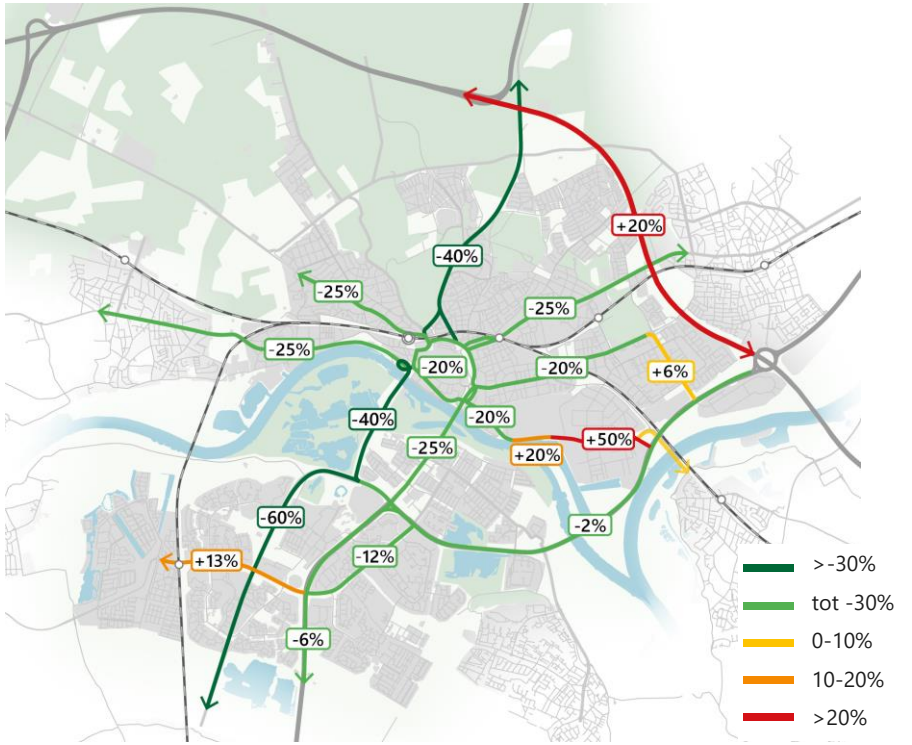
Er zijn een paar uitzonderingen vergeleken met de afbeelding op de vorige pagina. Zo is in Arnhem er een toename van verkeer te zien op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel, de Westervoortsedijk en Lange Water.

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.

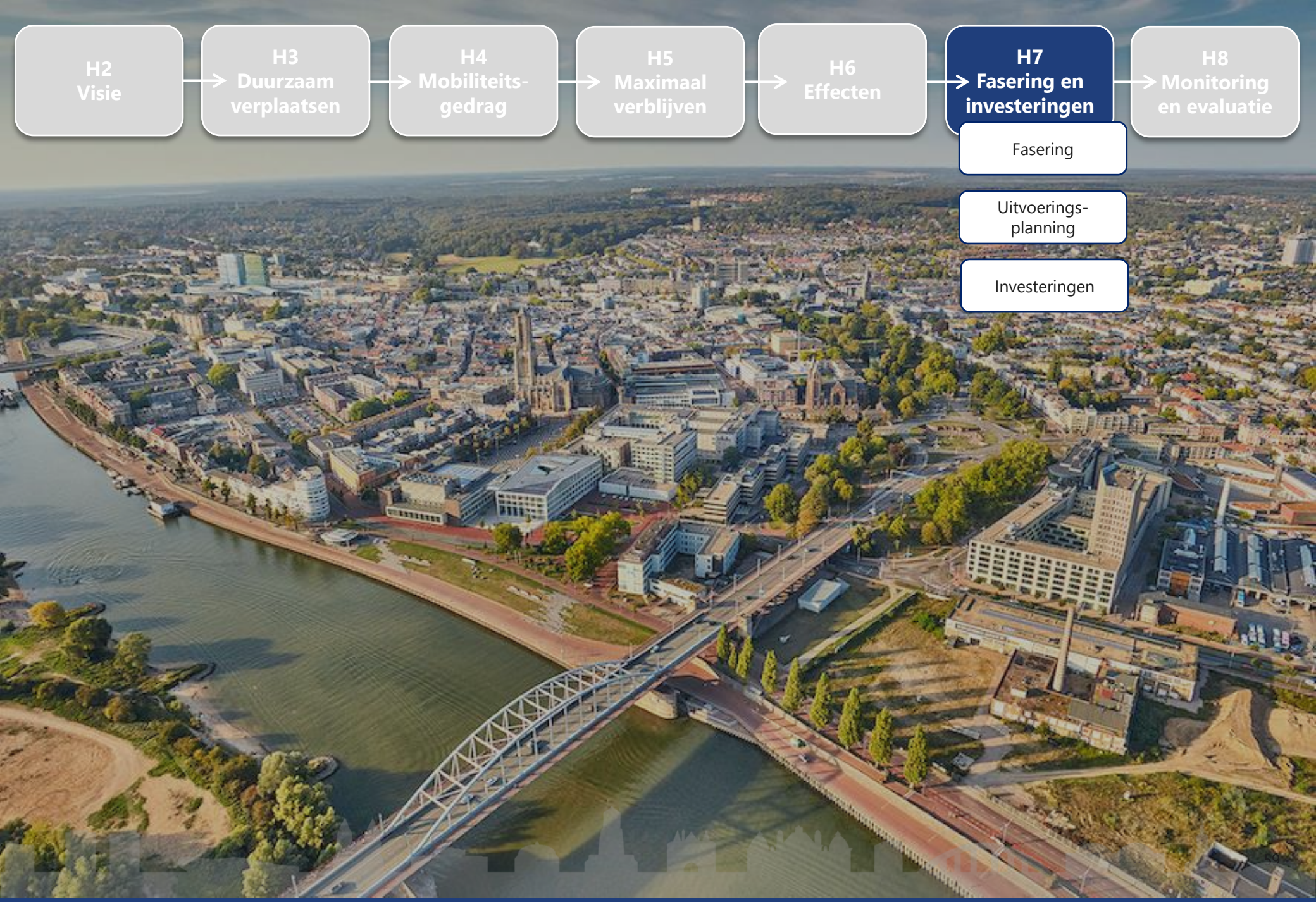
AFNAME DOORGAAND VERKEER DOOR ARNHEM

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:

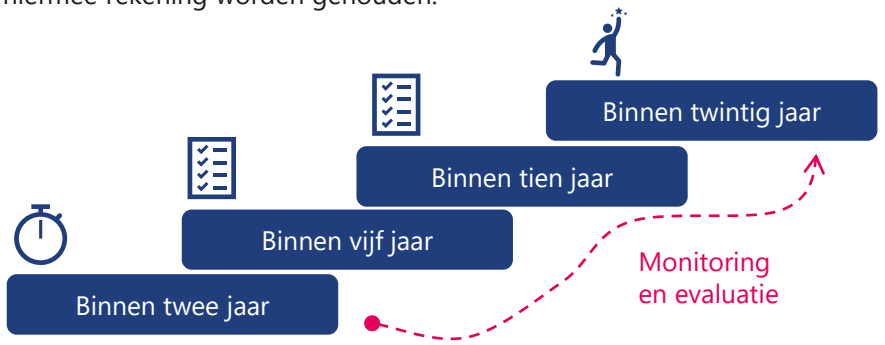
1. Er worden kosten bespaard;
2. De (schaarse) mensen en middelen die nodig zijn om projecten voor te bereiden en uit te voeren worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

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

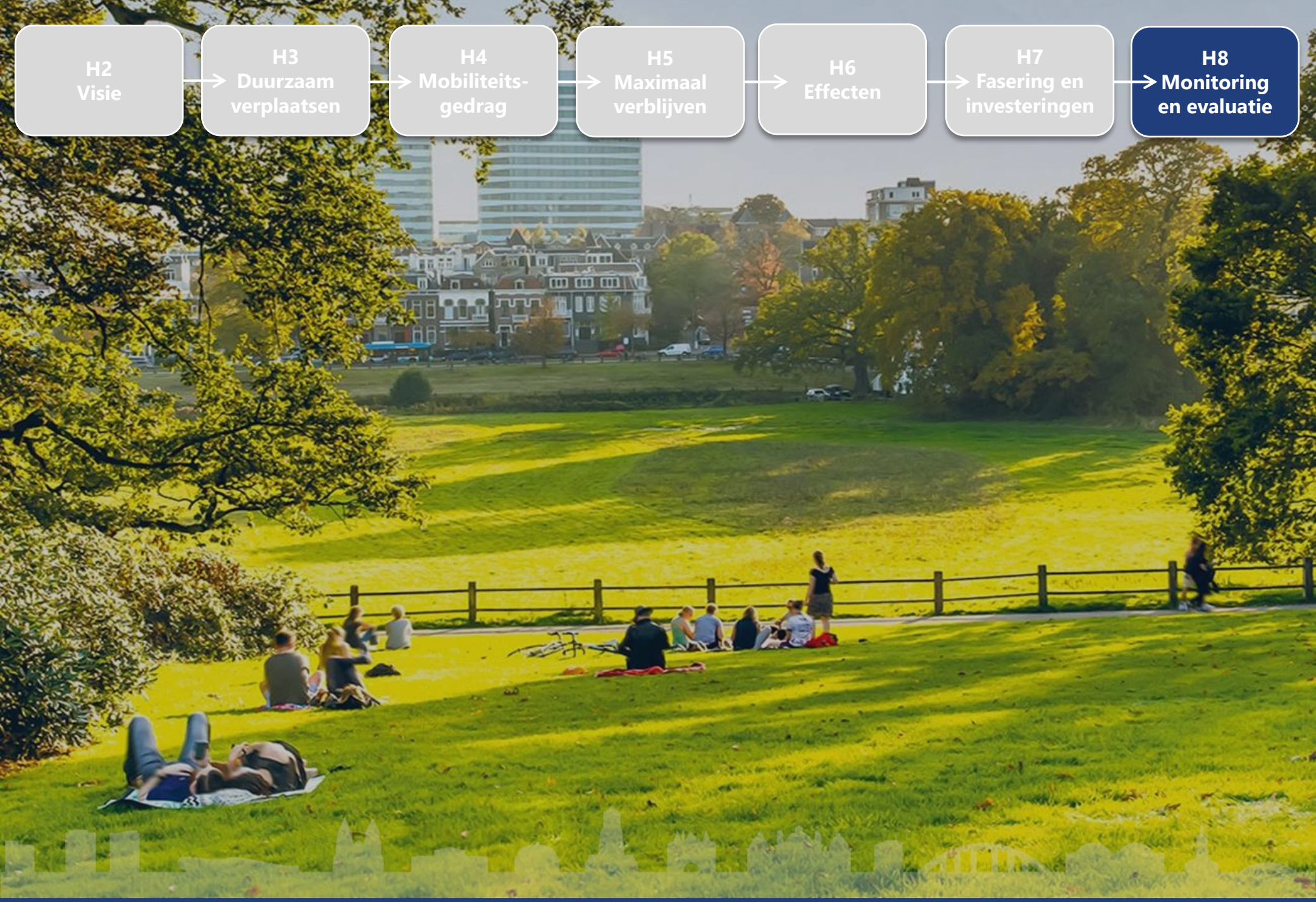
MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Van Oldenbarneveldtstraat / Kastanjelaan	€ 1.560.000
SFR Arnhem Centrum - Huissen: Huissensedijk - Pleyweg	€ 7.200.000

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

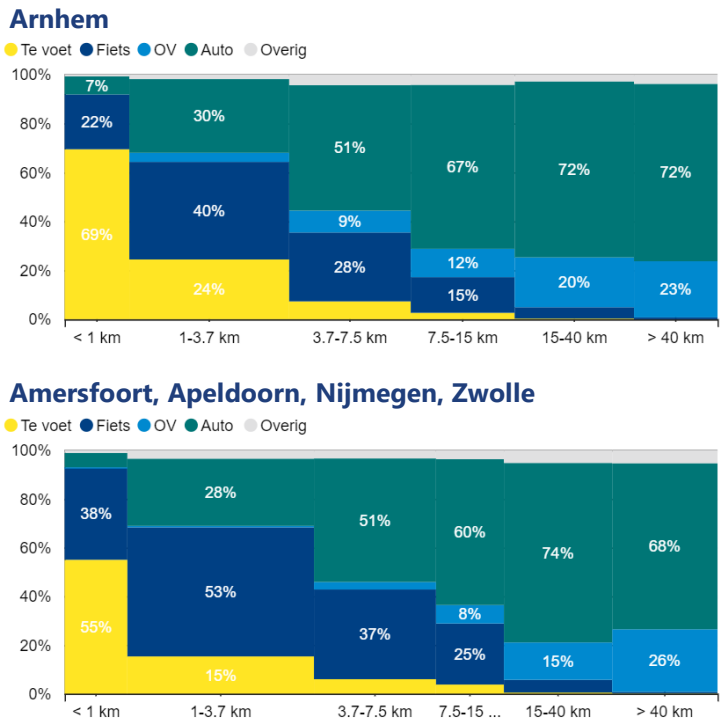
Het knelt in Arnhem. Ruimte is schaars en er zijn zorgen over bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Omdat de stad groeit komen er meer mensen en daarmee ook meer verplaatsingen bij. Een groot deel van de huidige verplaatsingen wordt met de auto gemaakt, wat voor de toekomst betekent 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.

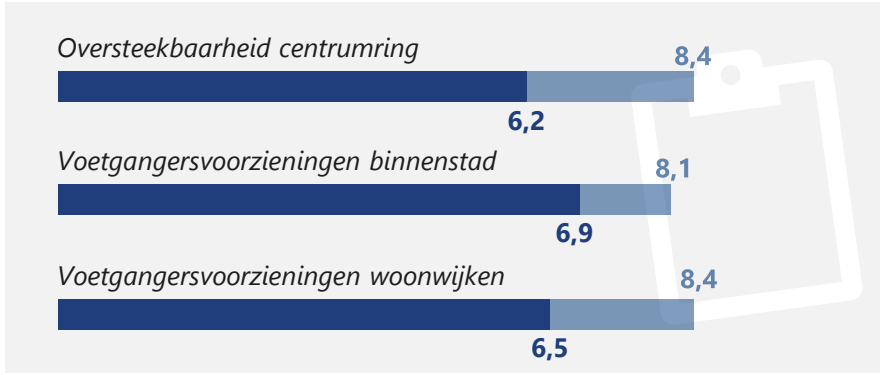
Fietsgebruik is in Arnhem een derde lager dan elders. Wel wordt er gemiddeld genomen meer gelopen. Met de opkomst van onder andere de elektrische fiets wordt het steeds gemakkelijker om langere afstanden op de fiets af te leggen. Hiervoor wordt er gewerkt aan hoogwaardige fietsroutes die Arnhem verbinden 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.

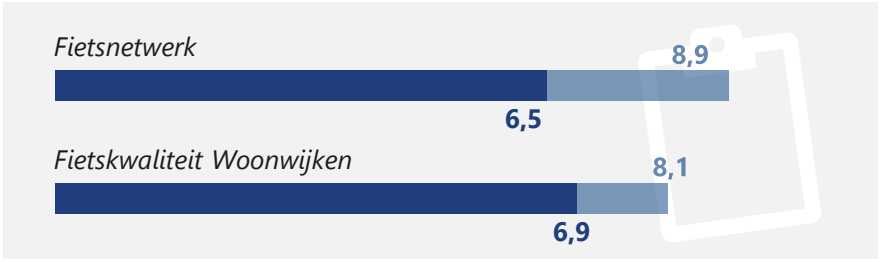
Voor looproutes naar alledaagse bestemmingen en richting de binnenstad is er dus nog ruimte voor verbetering. Op het gebied van toerisme heeft Arnhem de voetganger al veel te bieden. Zo zijn er wandelingen in één van de vele stadsparken, over landgoederen of door de uiterwaarden. Daarnaast is de Veluwe 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.

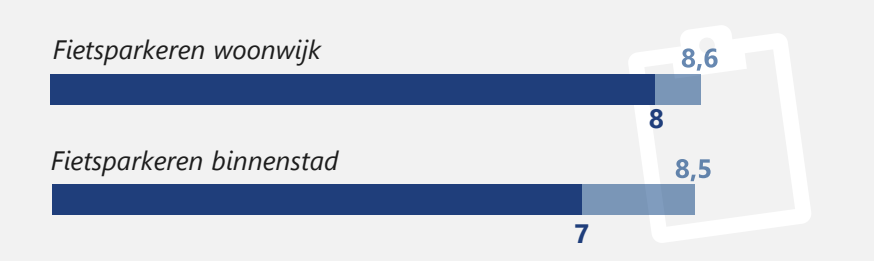
De uitgangspunten hierbij zijn:
- Makkelijk dwars door de stad;
- Een eigen netwerk;
- Schone luchtroutes door de wijk;
- Inpassing van routes in de bestaande stad;
- Hoofdeis veiligheid;
- Minder stoppen en meer groen;
- Zichtbaar en herkenbaar;
- Doorfietsen op snelfietsroutes.





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.



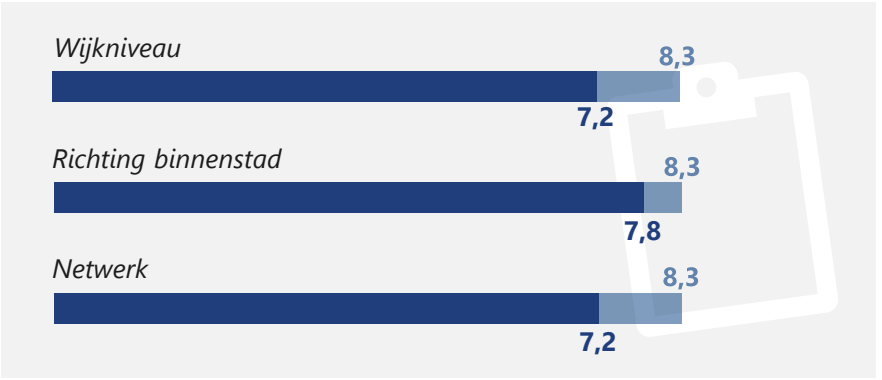
*Beoordeling **kwaliteit** en belang fietsparkeren (Digitale peiling juli 2023)*

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.

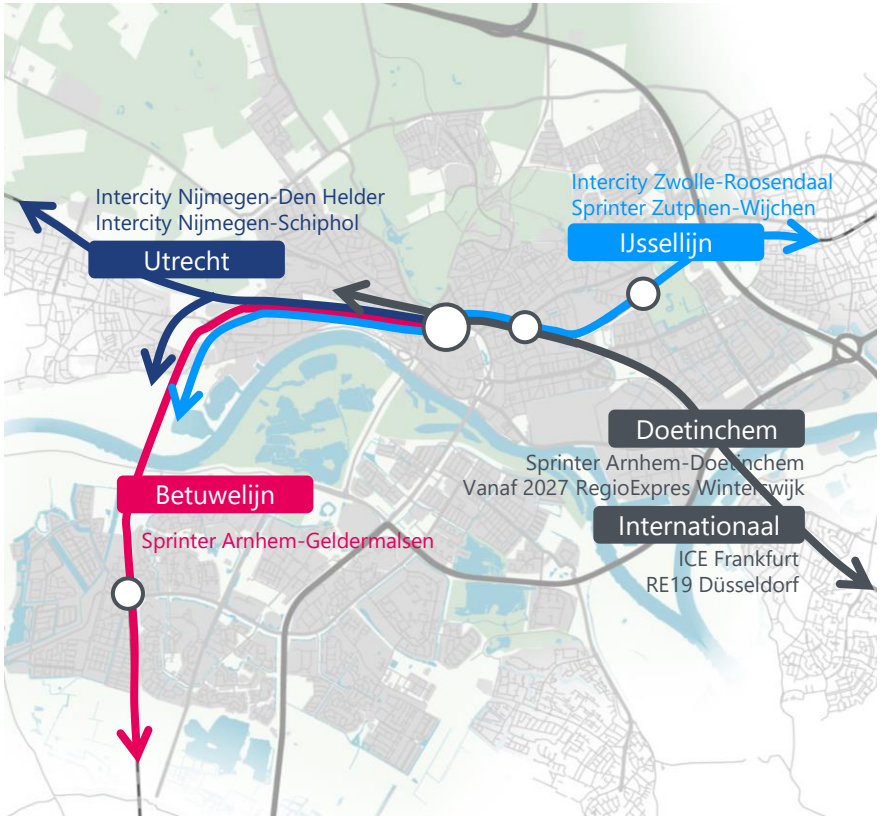
Er zijn in totaal 29 buslijnen die Arnhem Centraal aandoen. Voor station Arnhem Zuid zijn dit drie buslijnen, voor station Velperpoort zijn dit zeven buslijnen en voor station Presikhaaf drie buslijnen. De bestemmingen vanuit Arnhem zijn onder andere Apeldoorn, Barneveld, Dieren, Doetinchem, Duiven, 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

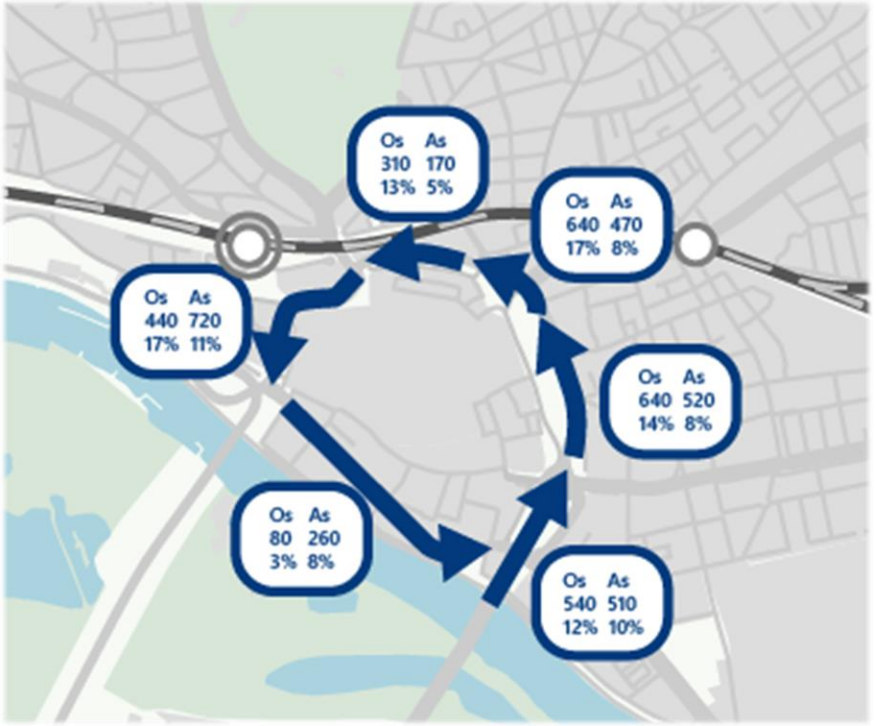
Een groot deel van de autoritten in Arnhem is korte verplaatsingen binnen de gemeente. Er worden veel korte autoritten gemaakt tussen de wijken, en ook het grootste deel van de autoritten richting het centrum komt vanuit Arnhem. Vanuit Arnhem Zuid is het nu vaak ook het snelst (en het goedkoopst) om 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.

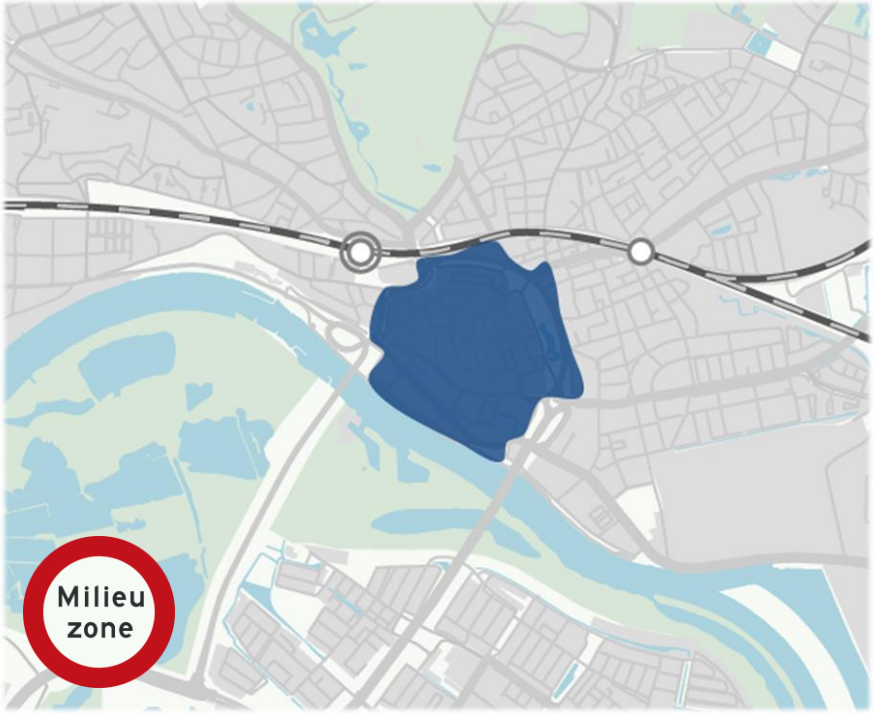


	Herkomst		Bestemming	Vertraging
A	Rijnstate	B	Rijkerswoerd	1,5 (t.o.v. rest dag)
C	Het Dorp	D	Presikhaaf	1,2 (t.o.v. rest dag)
E	Geitenkamp	F	Binnenstad	1,4 (t.o.v. rest dag)
G	Schuytgraaf	H	Het Broek	1,3 (t.o.v. rest dag)

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.

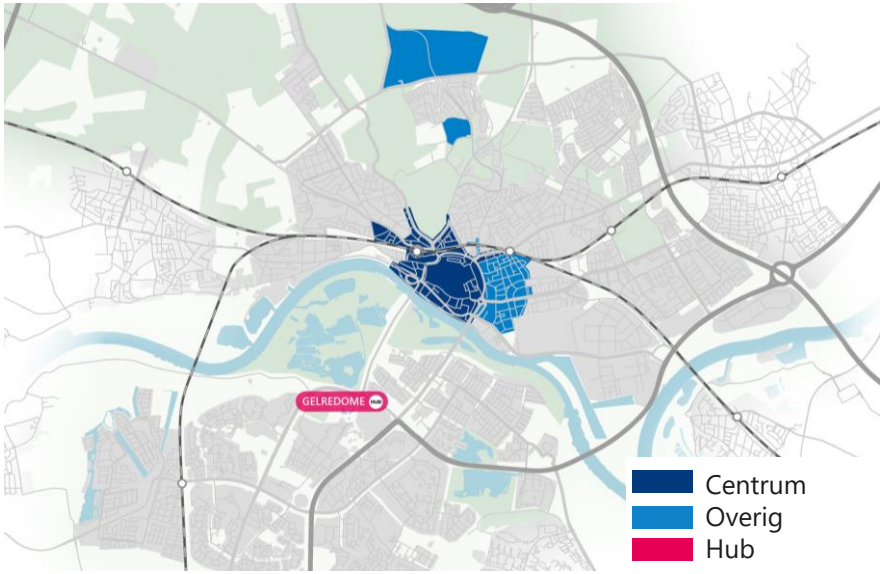
Het aanbod deelfietsen bestaat uit de OV-fiets, de eHub-fietsen (Deelfiets Nederland en Cargoroo) en de Keobikes. De OV-fiets is de bekendste deelfiets en is beschikbaar bij het treinstation Arnhem Centraal. De fietsen dienen (in principe) altijd op dezelfde locatie te worden ingeleverd. De Deelfiets 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.

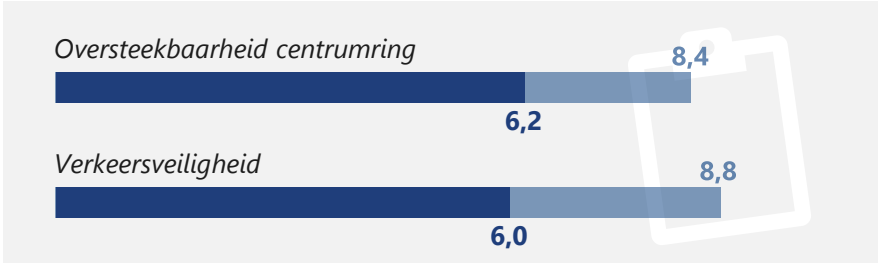


Ruimtebeslag per vervoerswijze per reiziger, en geparkeerd (bron: Van wie is de stad? 2017)

VERKEERSVEILIGHEID

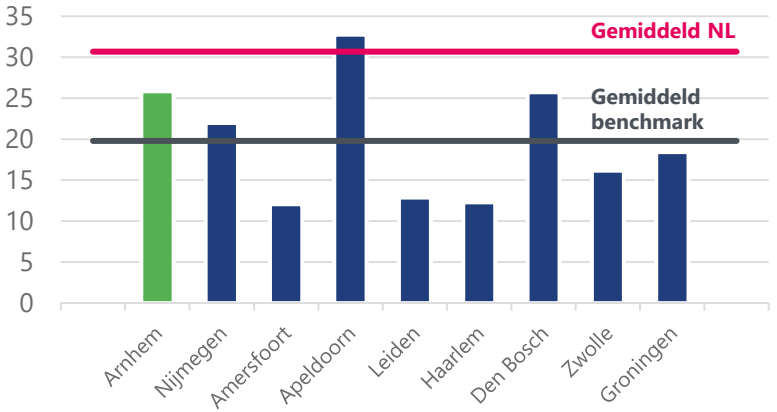
Arnhem is bovengemiddeld verkeersonveilig. Het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km weglengte ligt hoger dan het gemiddelde van Nederland en de benchmark-gemeentes. Wat betreft de slachtoffers valt op dat 74% van de slachtoffers onder de groep kwetsbare vervoerswijzen valt, dus onder voetgangers, 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.

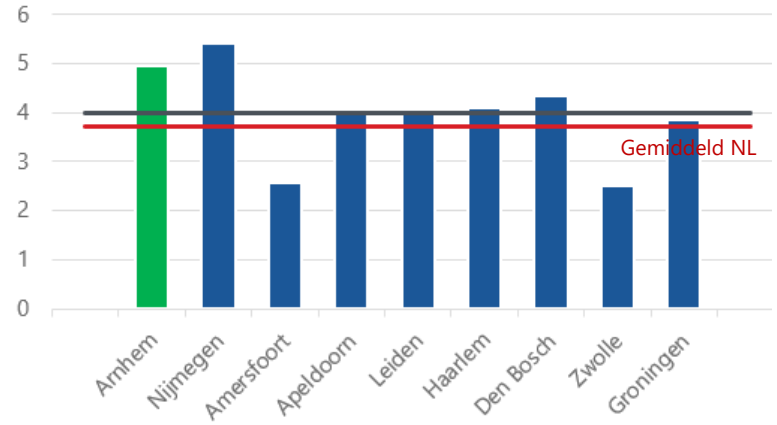


*Beoordeling **kwaliteit** en belang verkeersveiligheid (Digitale peiling juli 2023)*

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.

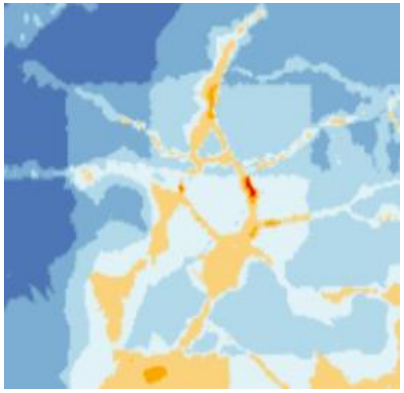
In Arnhem hebben dus vooral de wijken rond het centrum een verslechterde luchtkwaliteit, maar ook de wijken langs de Pleijroute hebben hiermee te maken.

GELUID

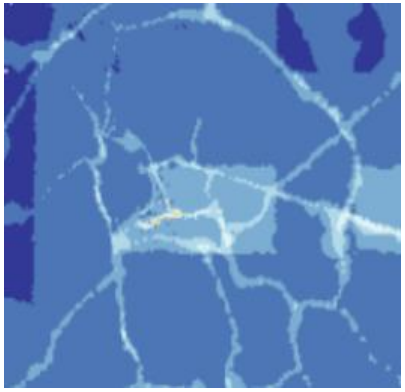
Geluidshinder is niet altijd te voorkomen in een levendige stad als Arnhem, maar te veel geluid kan leiden tot slaapverstoring en een verminderde gezondheid.

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.

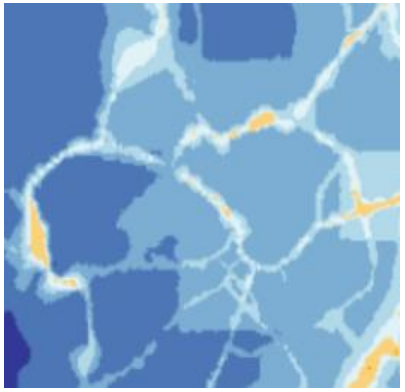
Dit komt er op neer dat er in totaal 2.272 inwoners van Arnhem te maken hebben met slaapverstoring door verkeerslawaai, 15.747 inwoners gehinderd worden door verkeerslawaai en 6.614 inwoners ernstig gehinderd worden door verkeerslawaai (*Actieplan Omgevingslawaai)*.



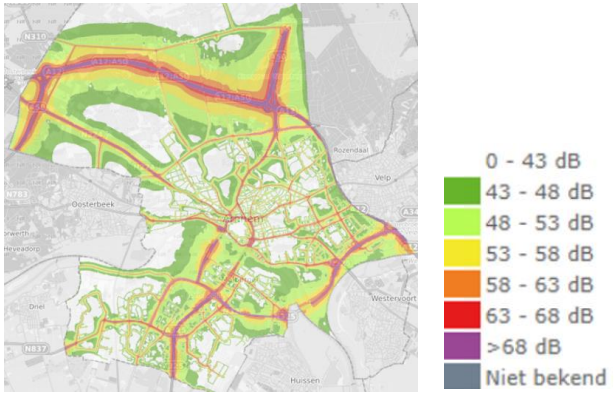
Concentratie NO2 Arnhem



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

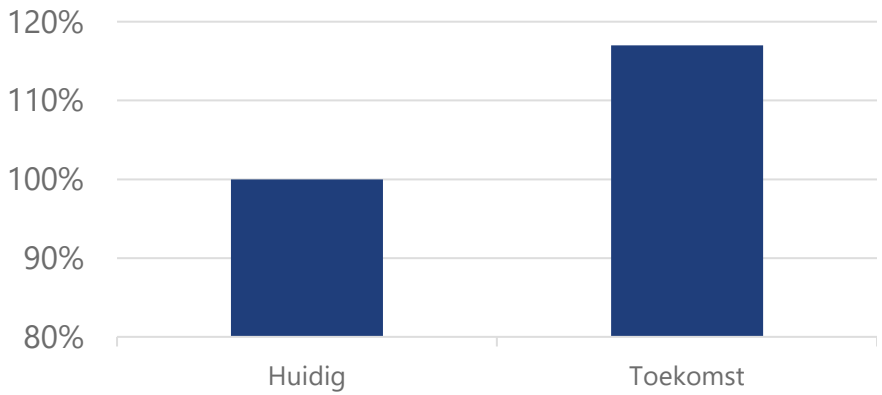
Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. We streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek 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.

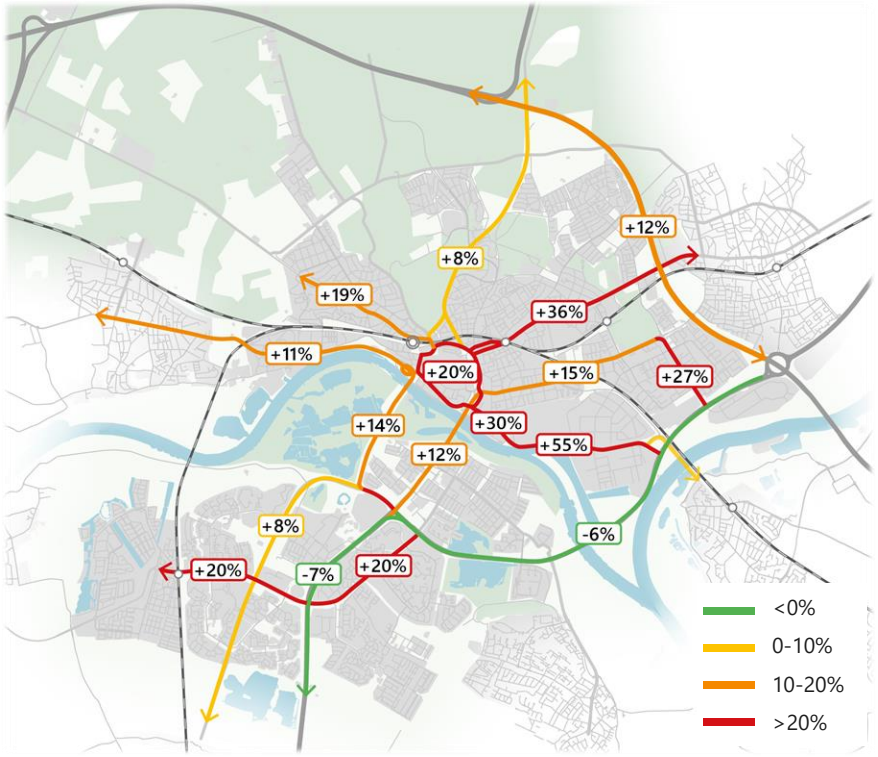
Meer wonen en werken betekent meer verplaatsingen. Bovendien heeft de energietransitie en de bouw van deze bedrijven, woningen en andere voorzieningen ook bouwverkeer tot gevolg. Als er geen maatregelen getroffen worden zullen deze verplaatsingen leiden tot een toename van motorvoertuigen op de hoofdwegen 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

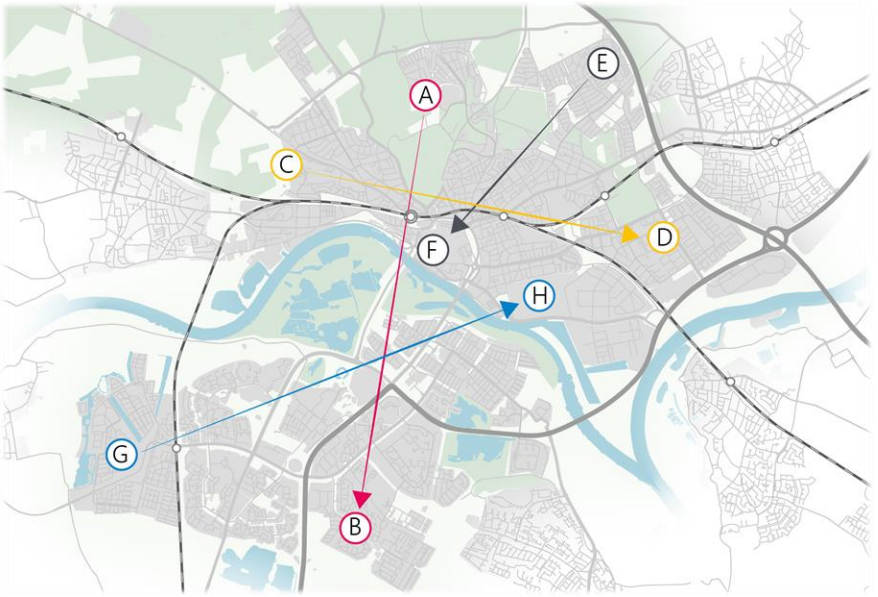
De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem. De groei van het verkeer leidt tot een zwaardere belasting van het wegennetwerk, waardoor met name in de spitsen de reistijd verder toeneemt en dat heeft bijvoorbeeld economische gevolgen.

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.

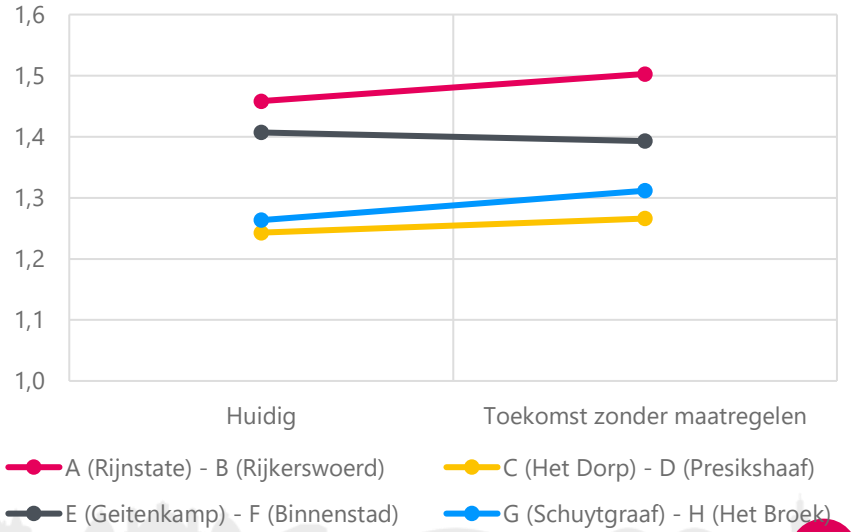
In de figuur is zichtbaar dat in de toekomst zonder maatregelen de reistijdfactoren over het algemeen toenemen. Dit betekent dat er meer vertraging is met de auto op de spitsmomenten ten opzichte van de huidige situatie en dat heeft nadelige economische effecten.

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.



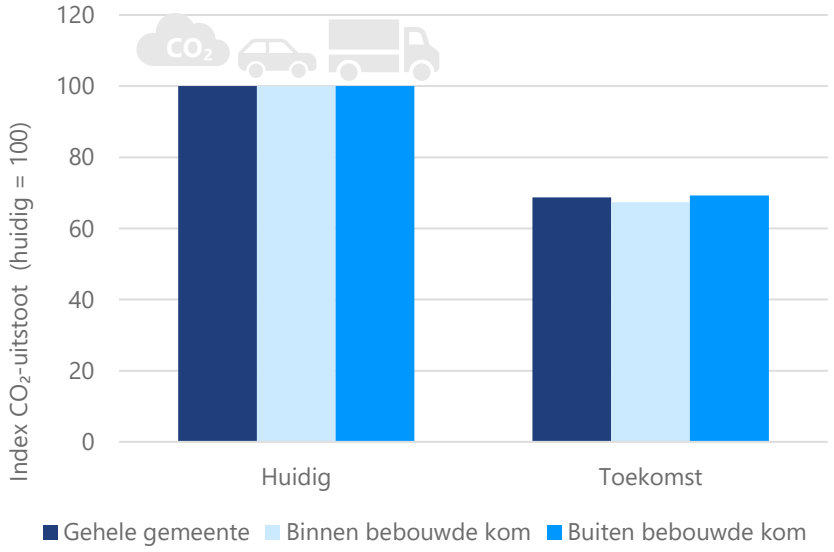
Reistijdfactoren autoroutes Arnhem



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.



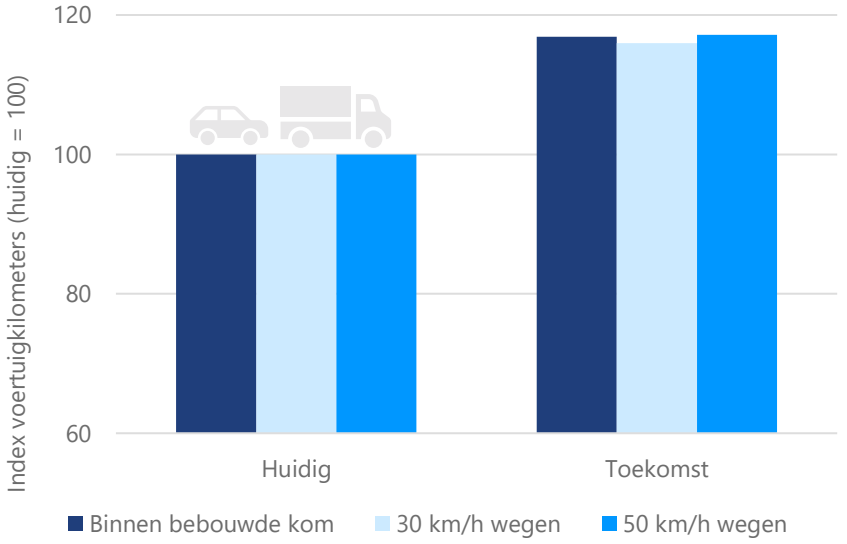
Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

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.

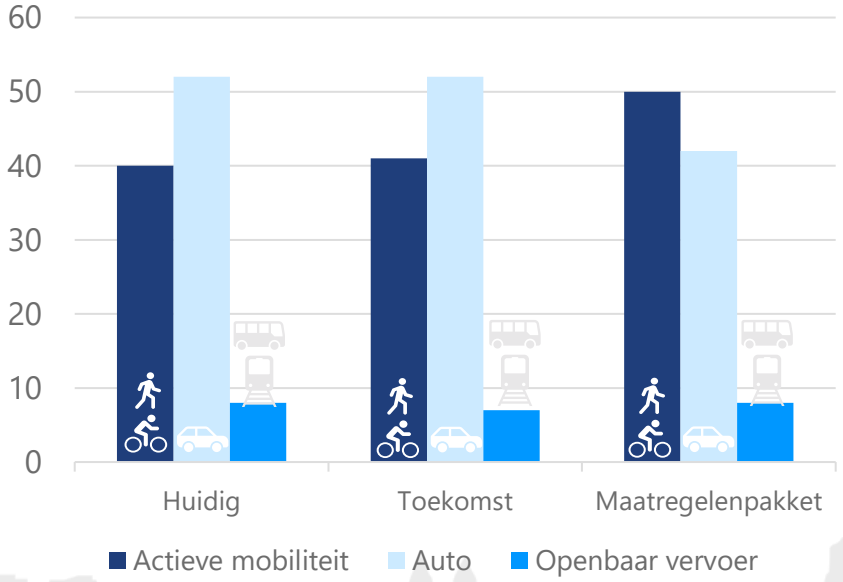
3. Effectenanalyse

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

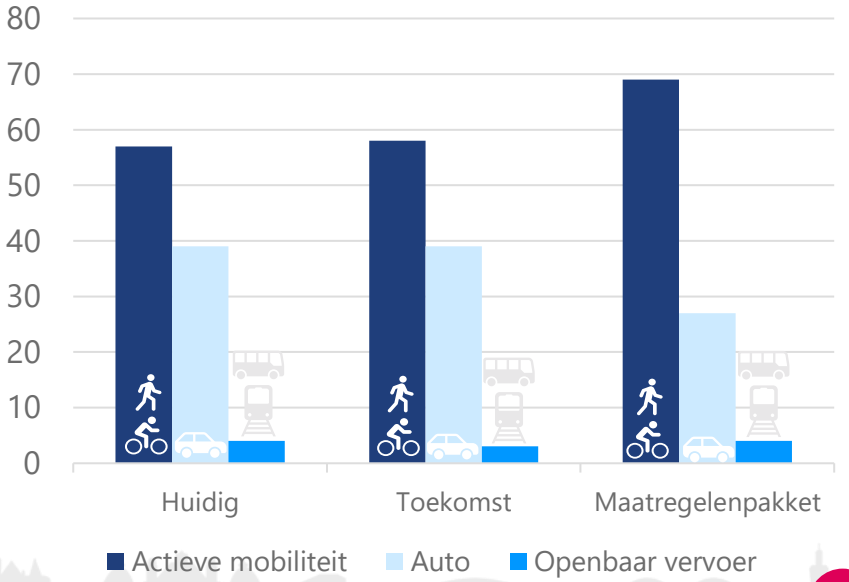
De auto wordt in de toekomst in Arnhem minder gebruikt, doordat het maatregelenpakket de alternatieven aantrekkelijker maakt. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien.

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.

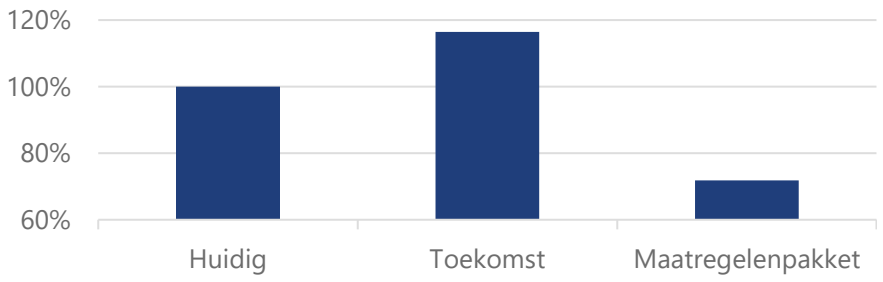
Verschuiving in vervoerswijze keuze binnen Arnhem (%)



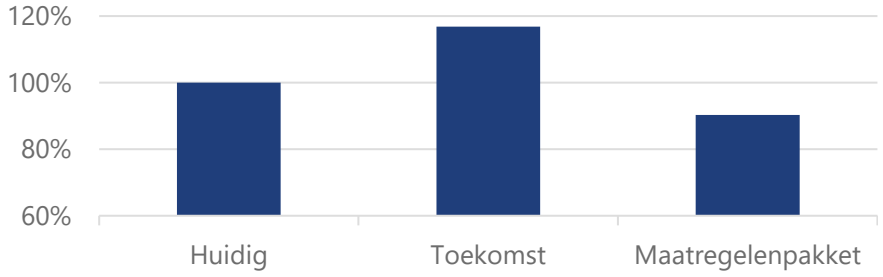
AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

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



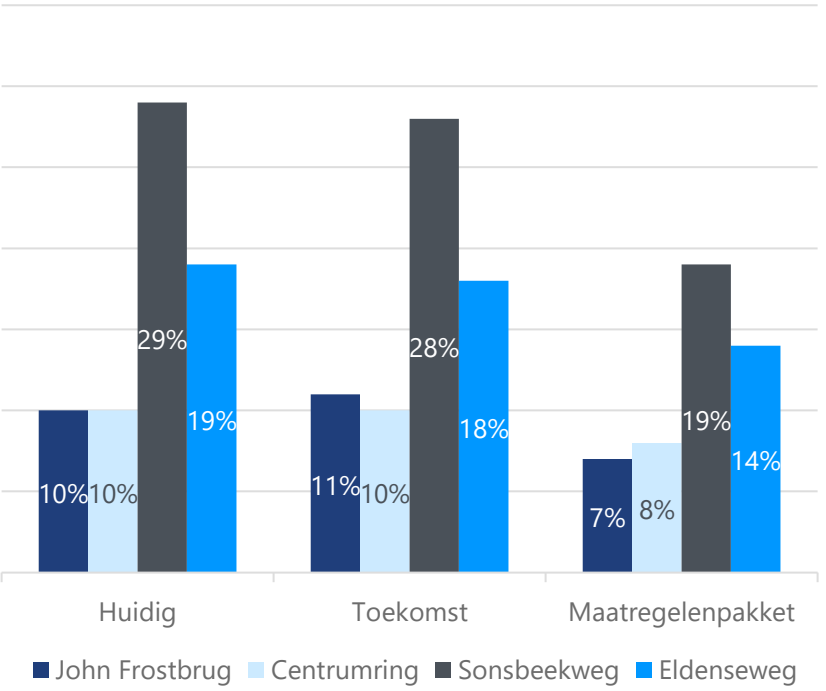
Voertuigkilometers in Arnhem



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

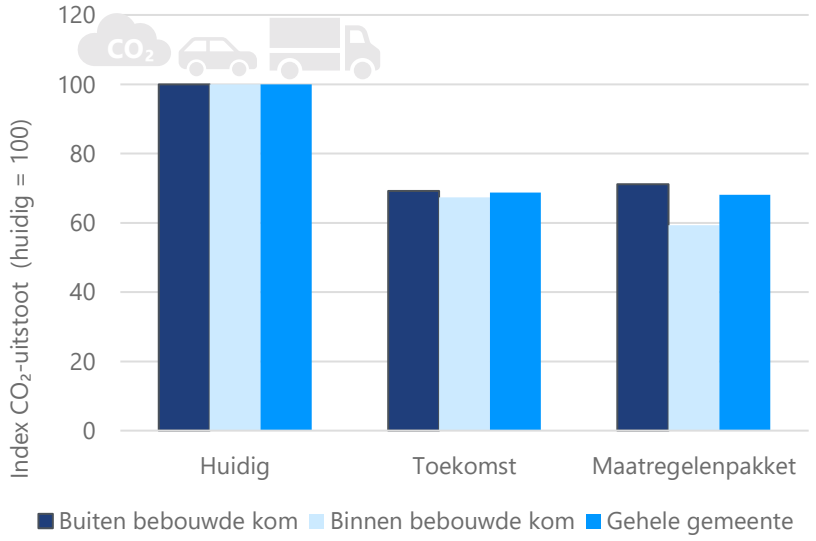


CO_2-UITSTOOT

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.

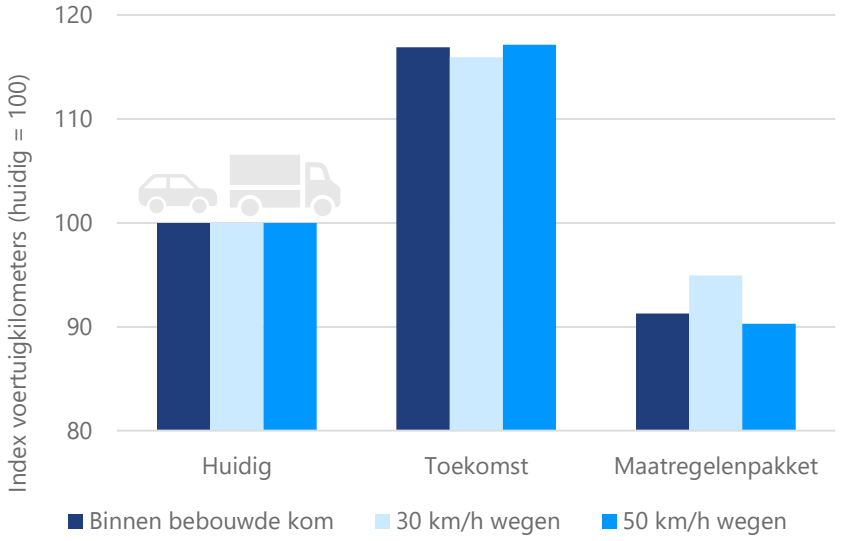


Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

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.

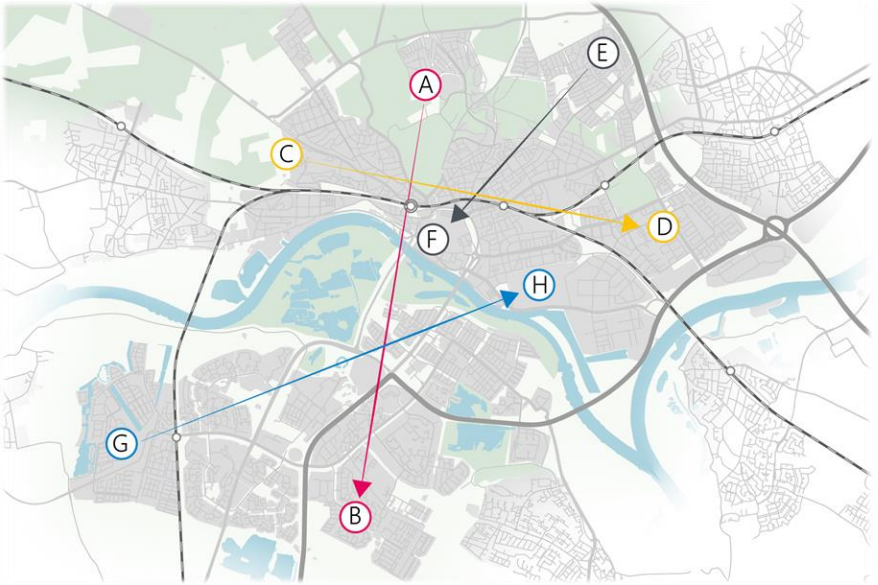


Ontwikkeling voertuigkilometers t.o.v. huidige situatie

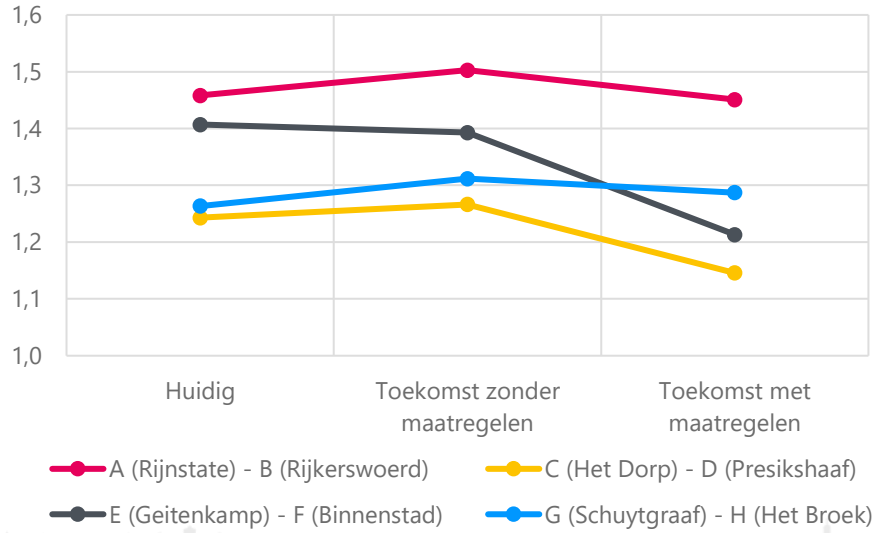
VERTRAGING VOOR DE AUTO

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).*

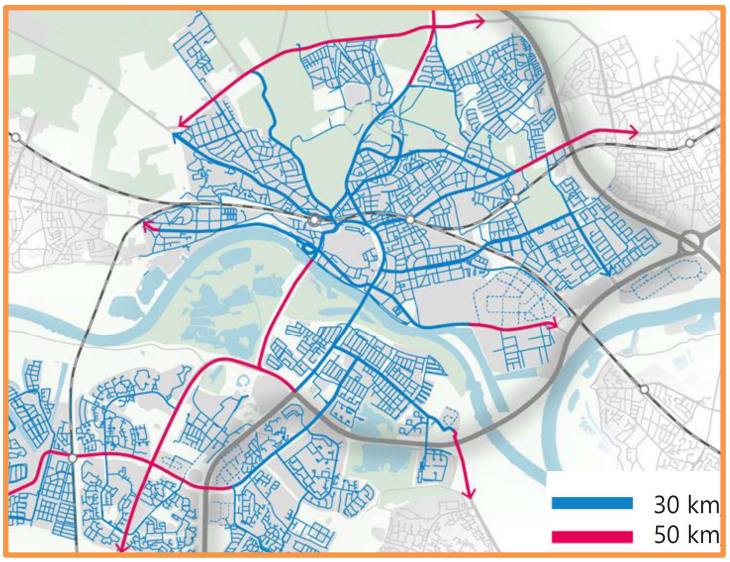
.

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

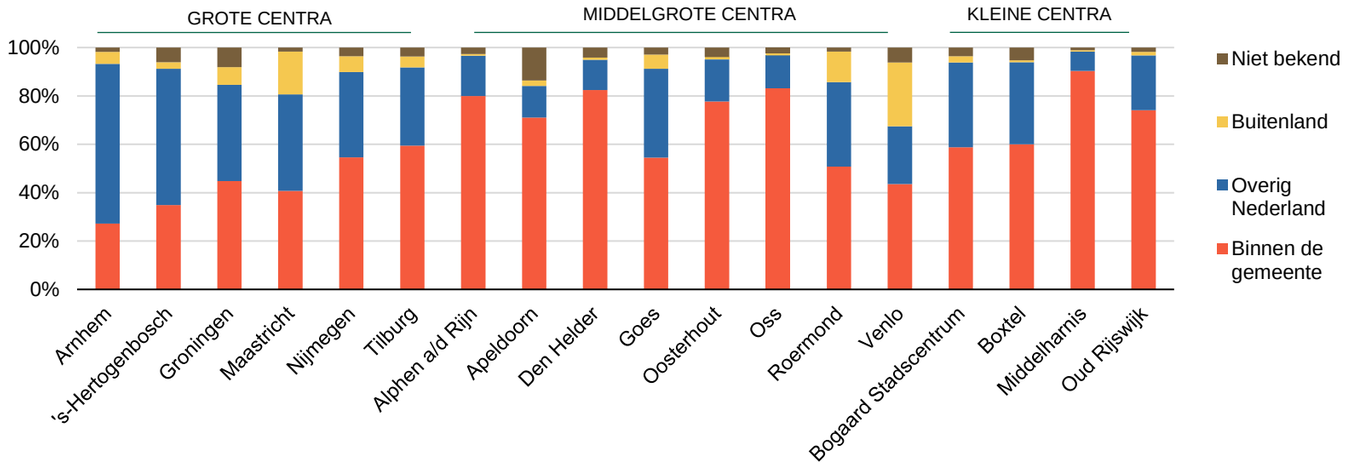
Waar komen bezoekers vandaan?

- 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.

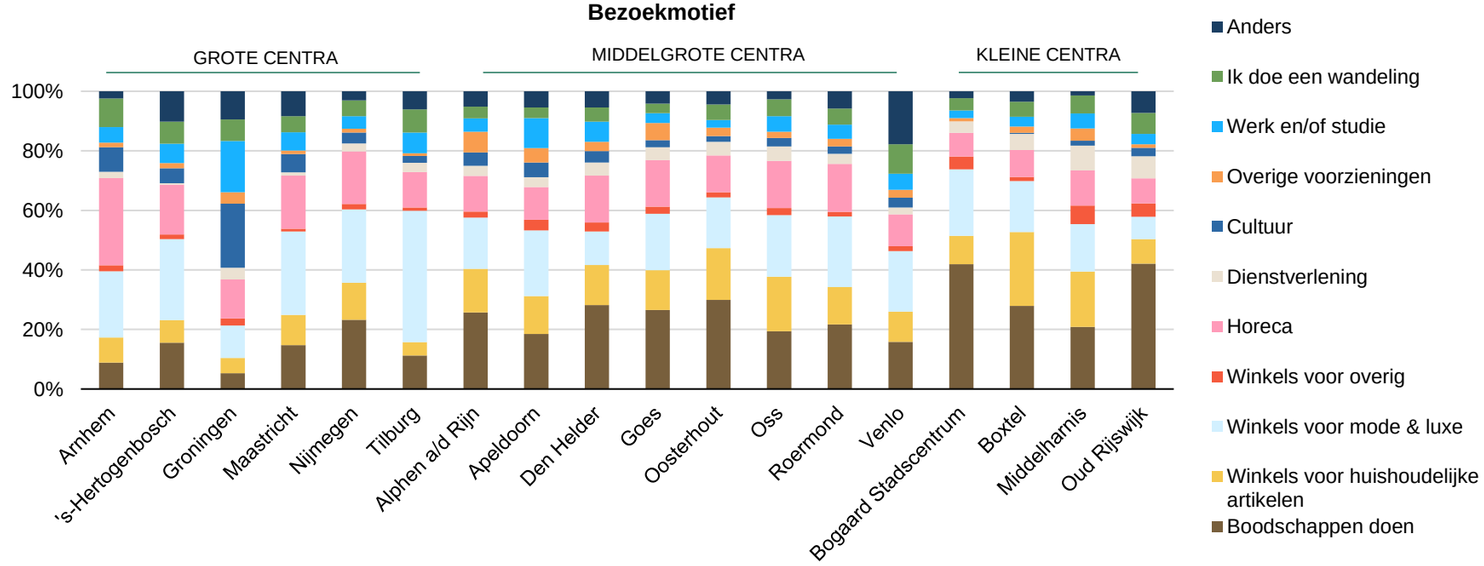
Waarom komen bezoekers naar het centrum?

- 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



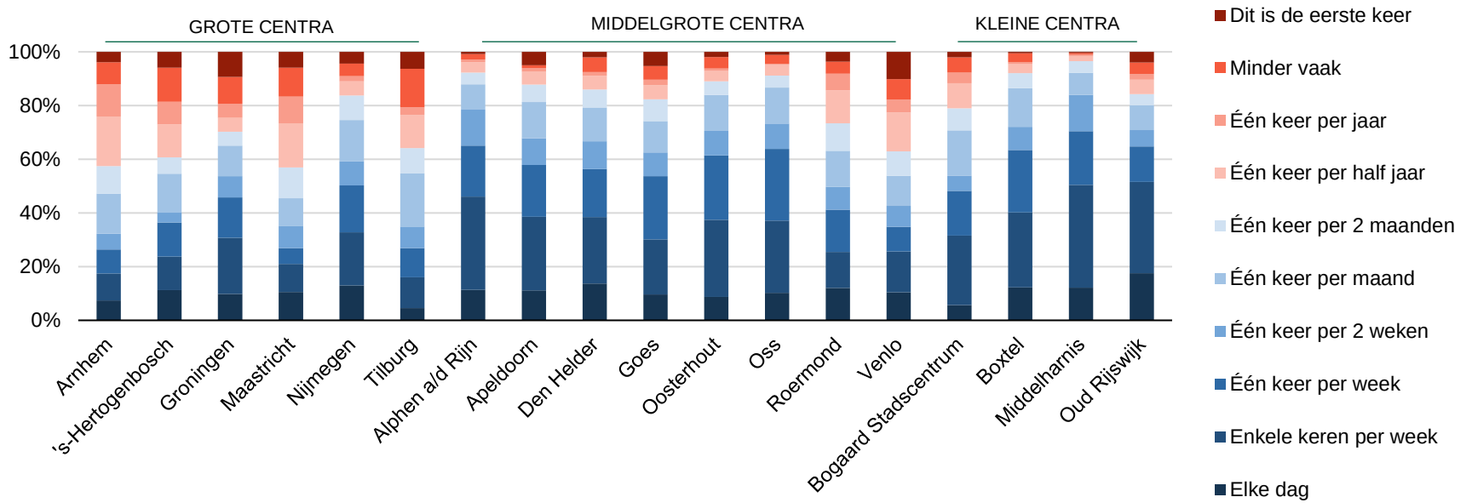
Bezoekmotief



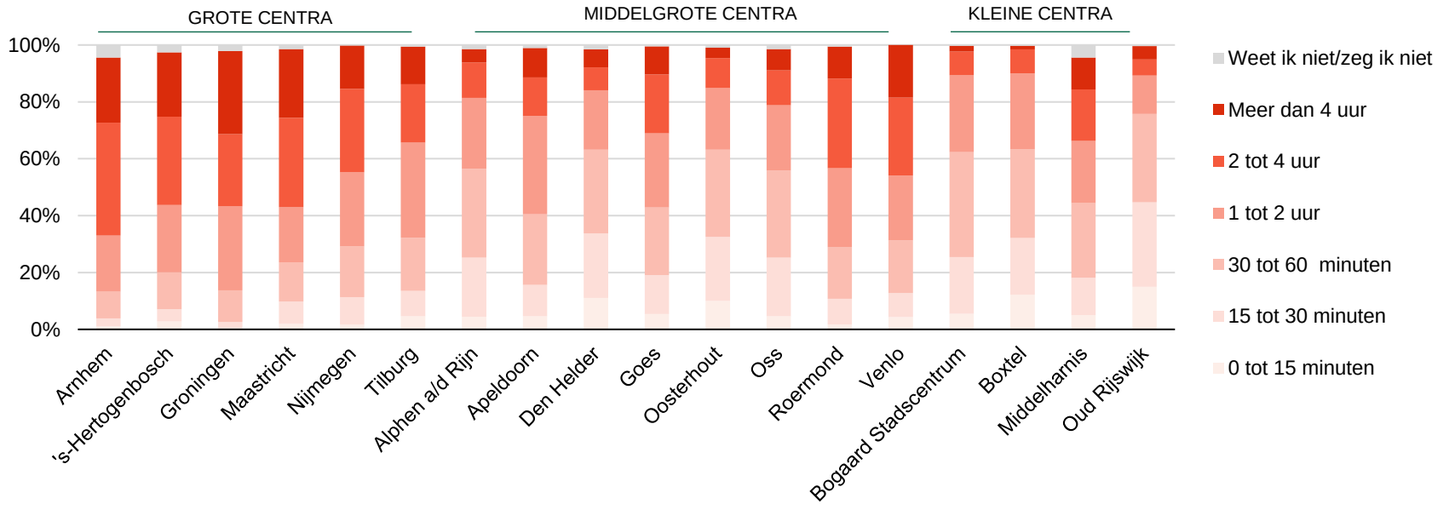
Hoe vaak komen bezoekers? En hoe lang verblijven bezoekers?

- 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

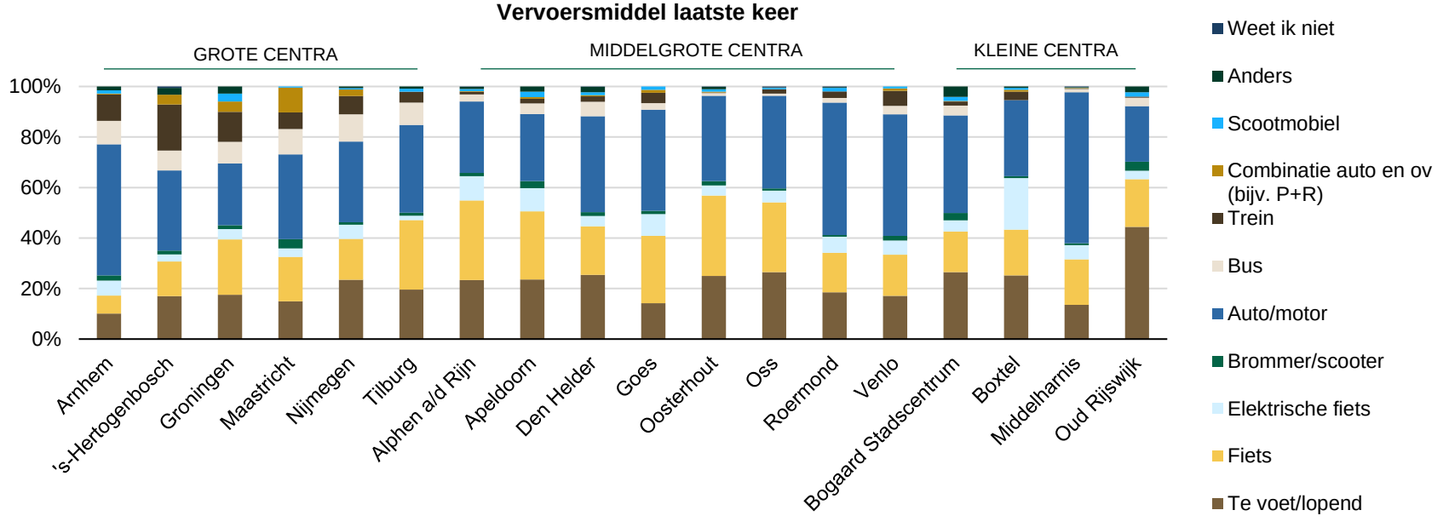


2.2 Vervoersmiddel

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%

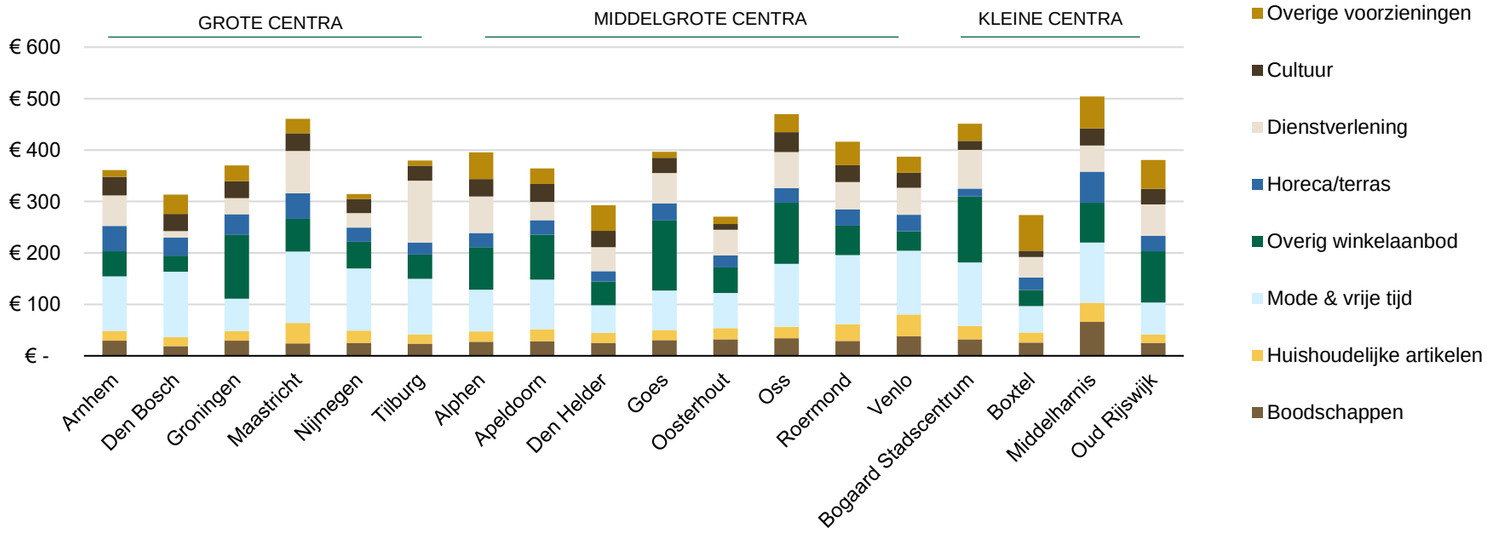
* Geeft een indicatie, aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Te voet/lopend N = 39, Fiets N = 28, Auto/motor N = 201.

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

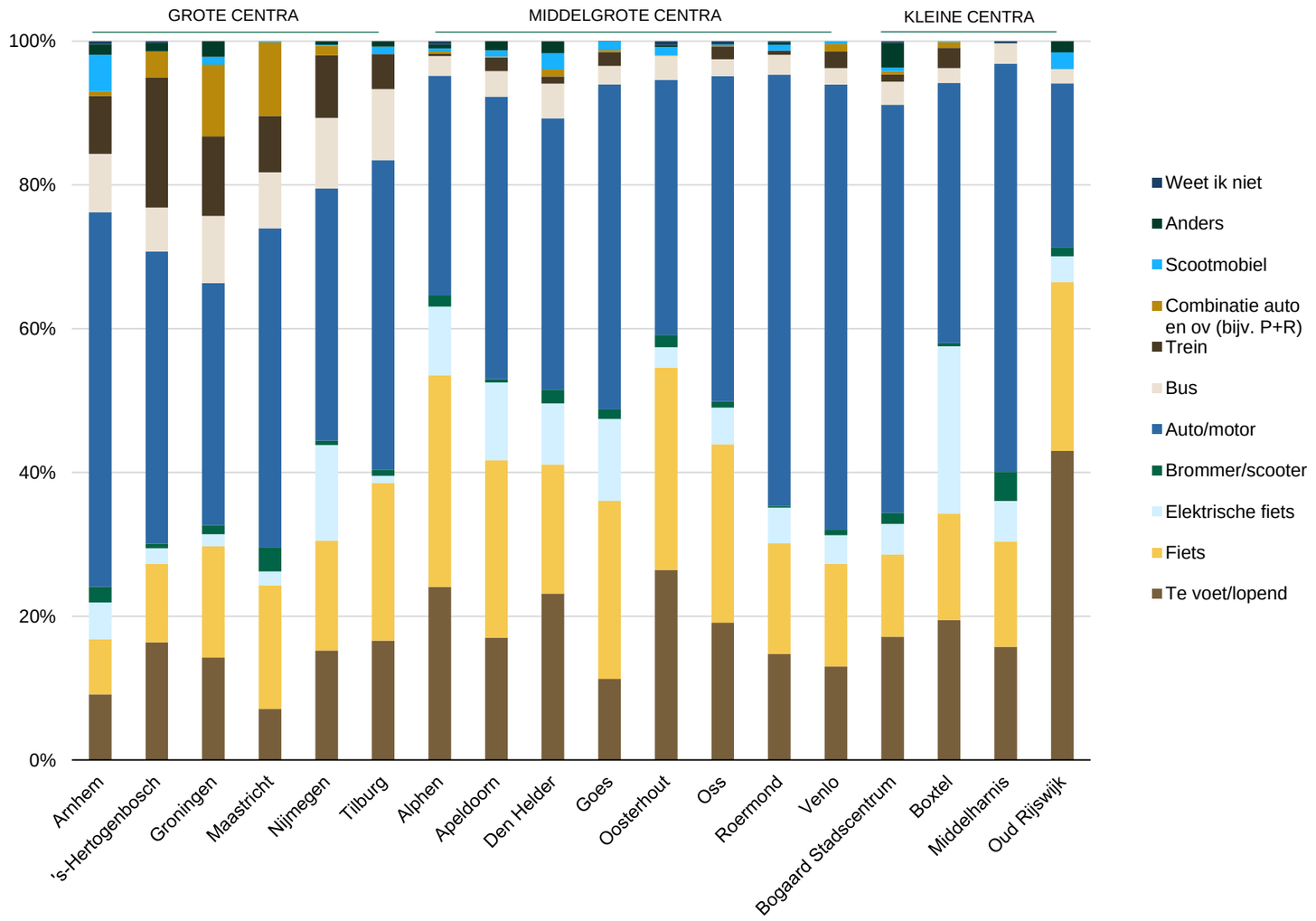
Te voet/lopend	9x
Fiets	7x
Auto/motor	3x
Trein	9x

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.

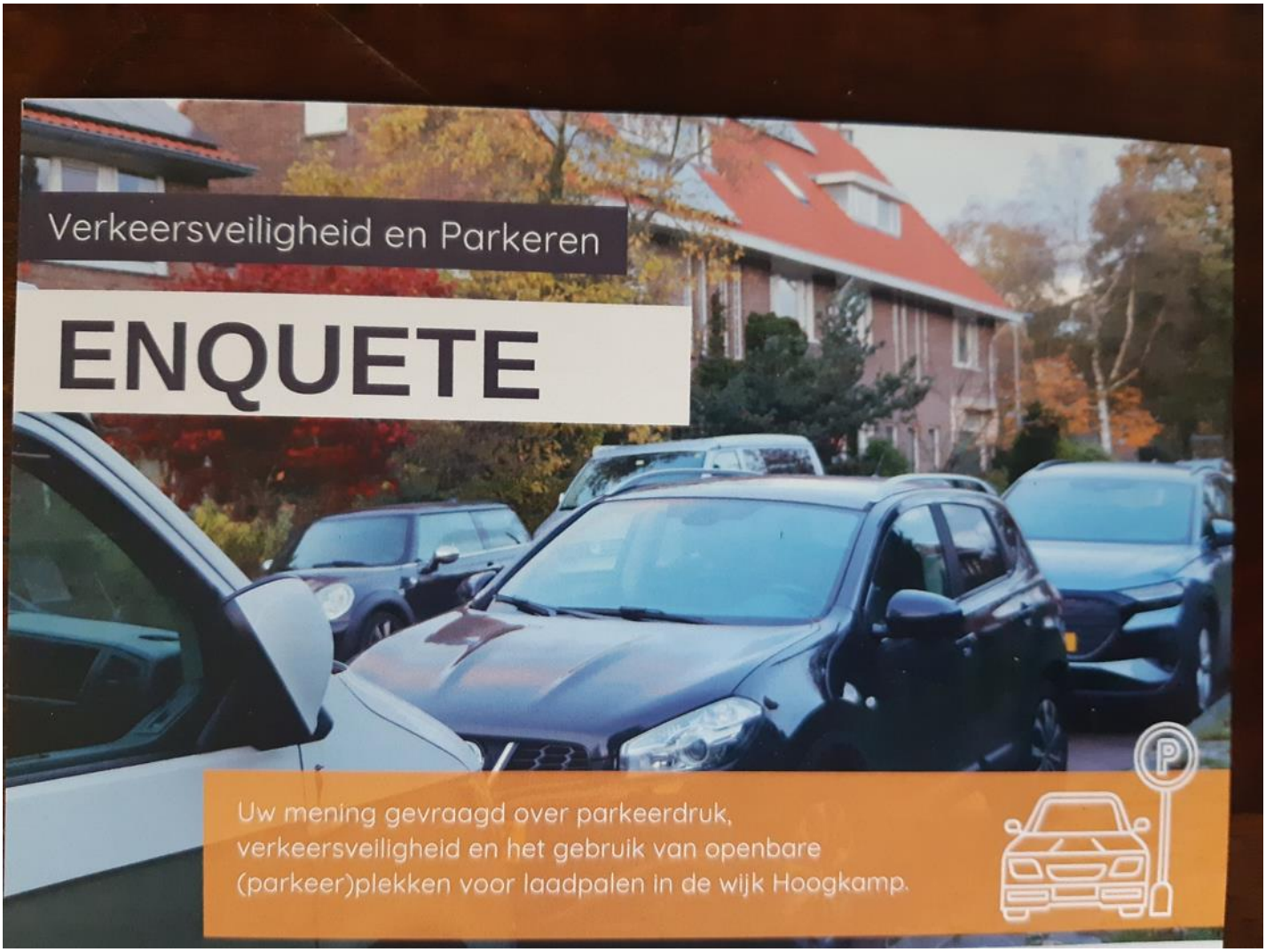
Tijdens de politieke avond is aangegeven dat "insprekers" nog steeds welkom zijn om te reflecteren. Hoewel namens onze werkgroep niet is ingesproken, zijn wij bereid, indien gewenst, een en ander toe te lichten.

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

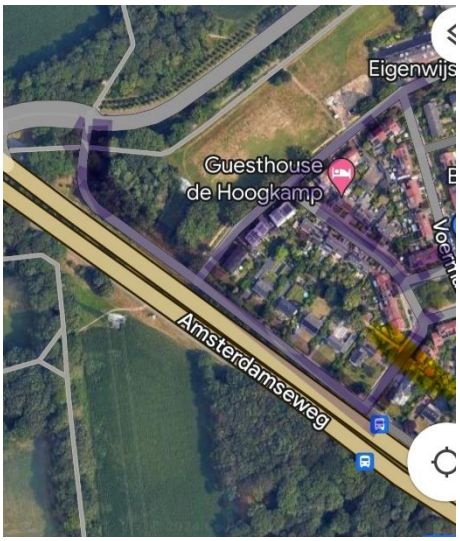
Kaart met openbare laatpaalplekken





Voorbeeld kabelgoot

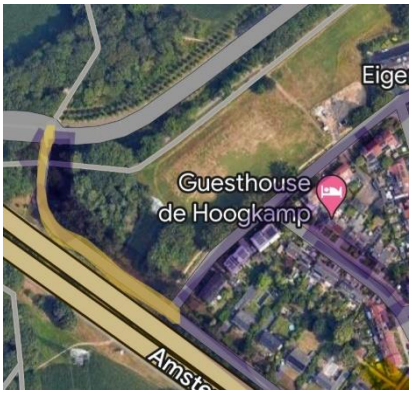
III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)



Totaalplaatje Sluiproutes Schelmseweg – Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat – Mesdaglaan (vise versa)

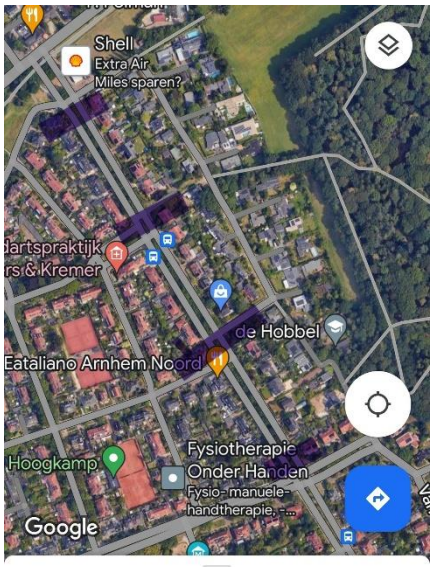


Sluiproutes Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat
Gesuggereerd: afsluiten voor auto's

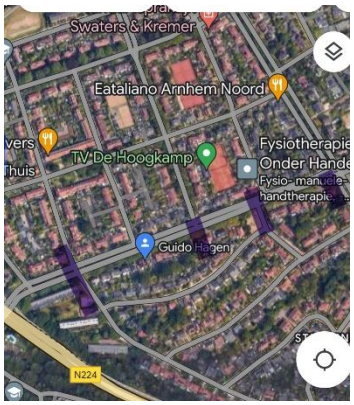


Sluiproute Schelmseweg naar de wijk :
Gesuggereerd: éénrichtingverkeer "de wijk uit" / de wijk in via de Jacob Maris

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

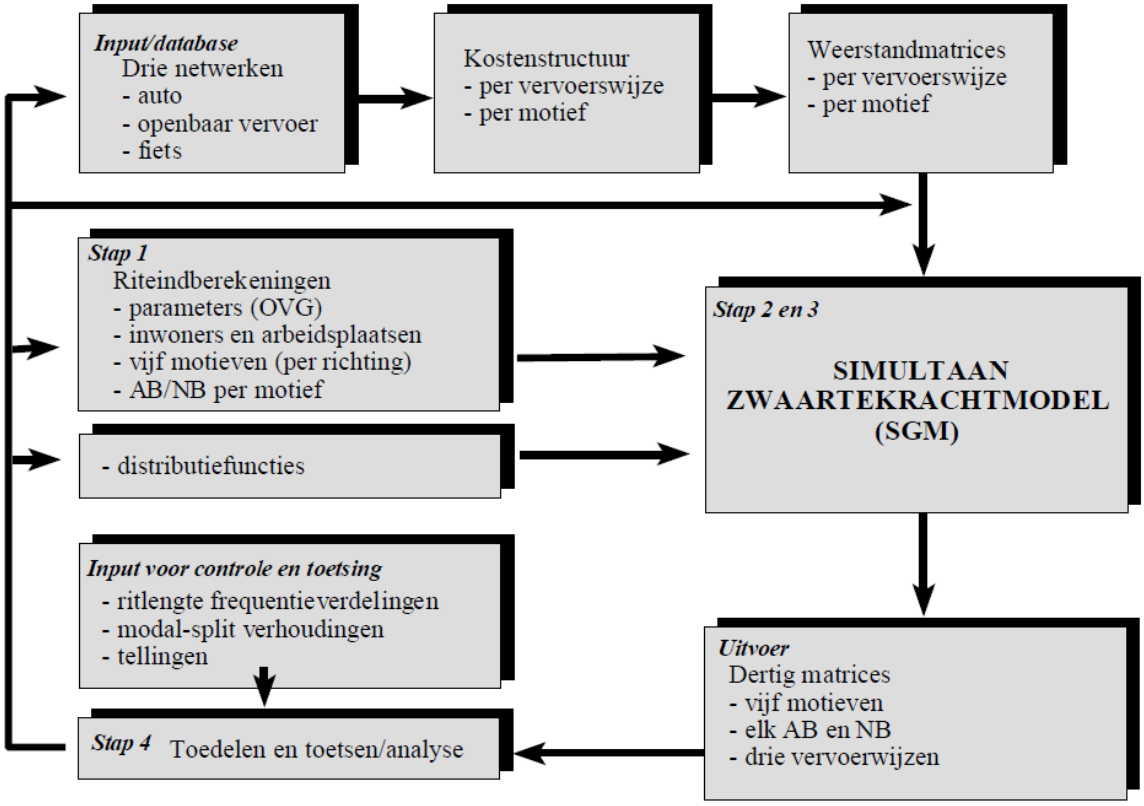
Tabel 2.1: Dimensies actualisering MVAN (Multimodaal Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen)

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

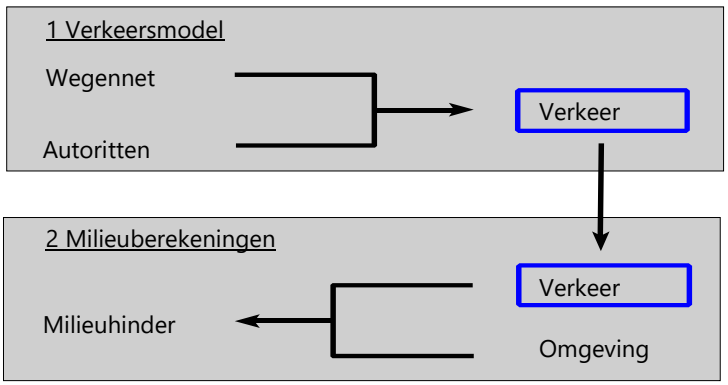
De onderstaande tabel geeft de infrastructurele ontwikkelingen op provinciaal- en rijksniveau weer tussen 2019 en 2032.

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.

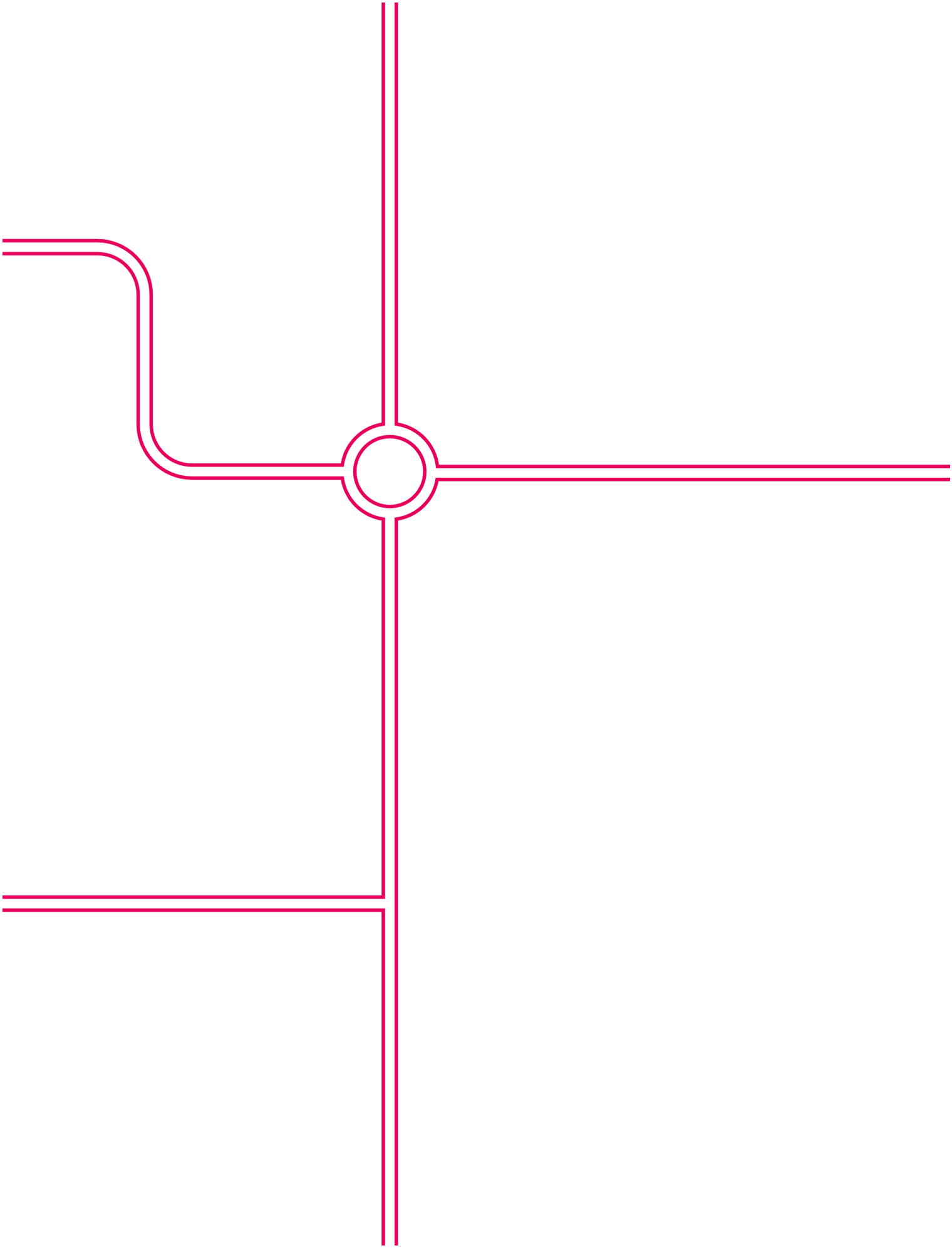
Monitoringstool

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.

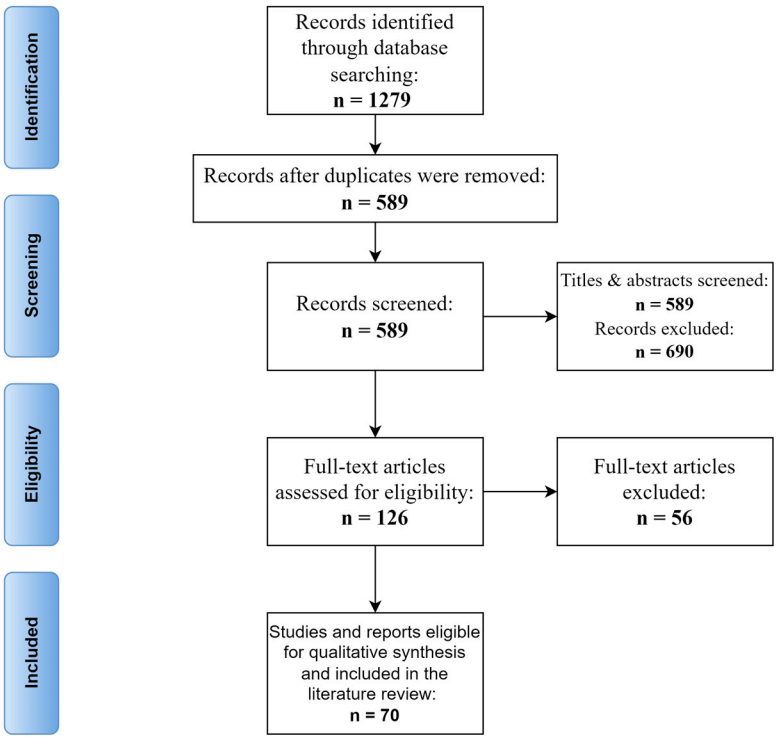


Figure 1. PRISMA flowchart of the systematic literature review.

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.

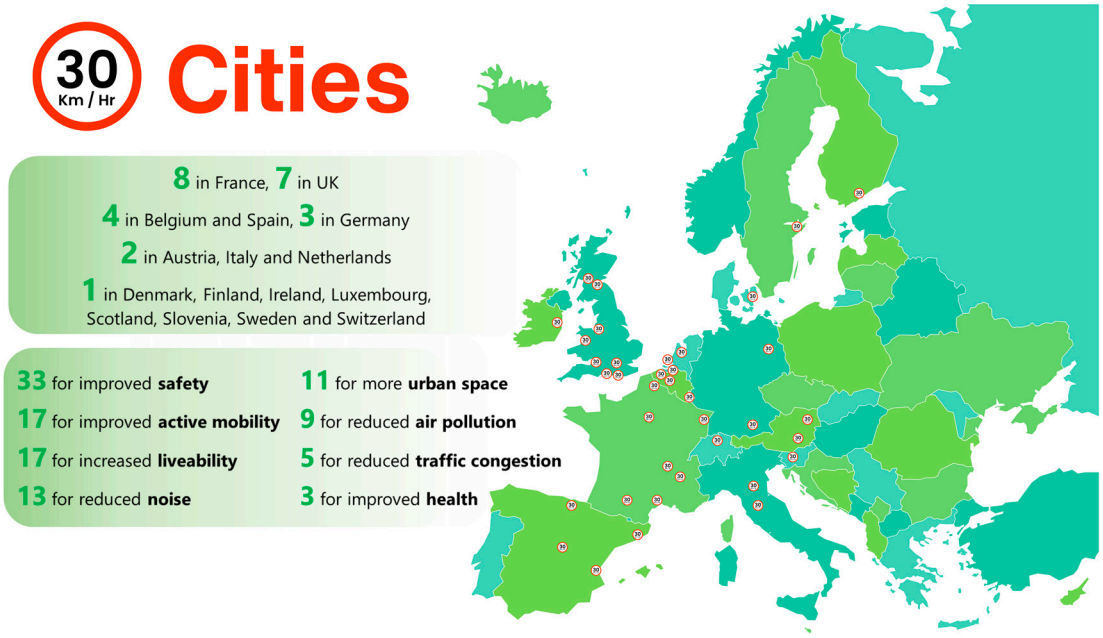


Figure 2. A schematic overview of the cities with 30 km/h speed limits along with their target goals.

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.

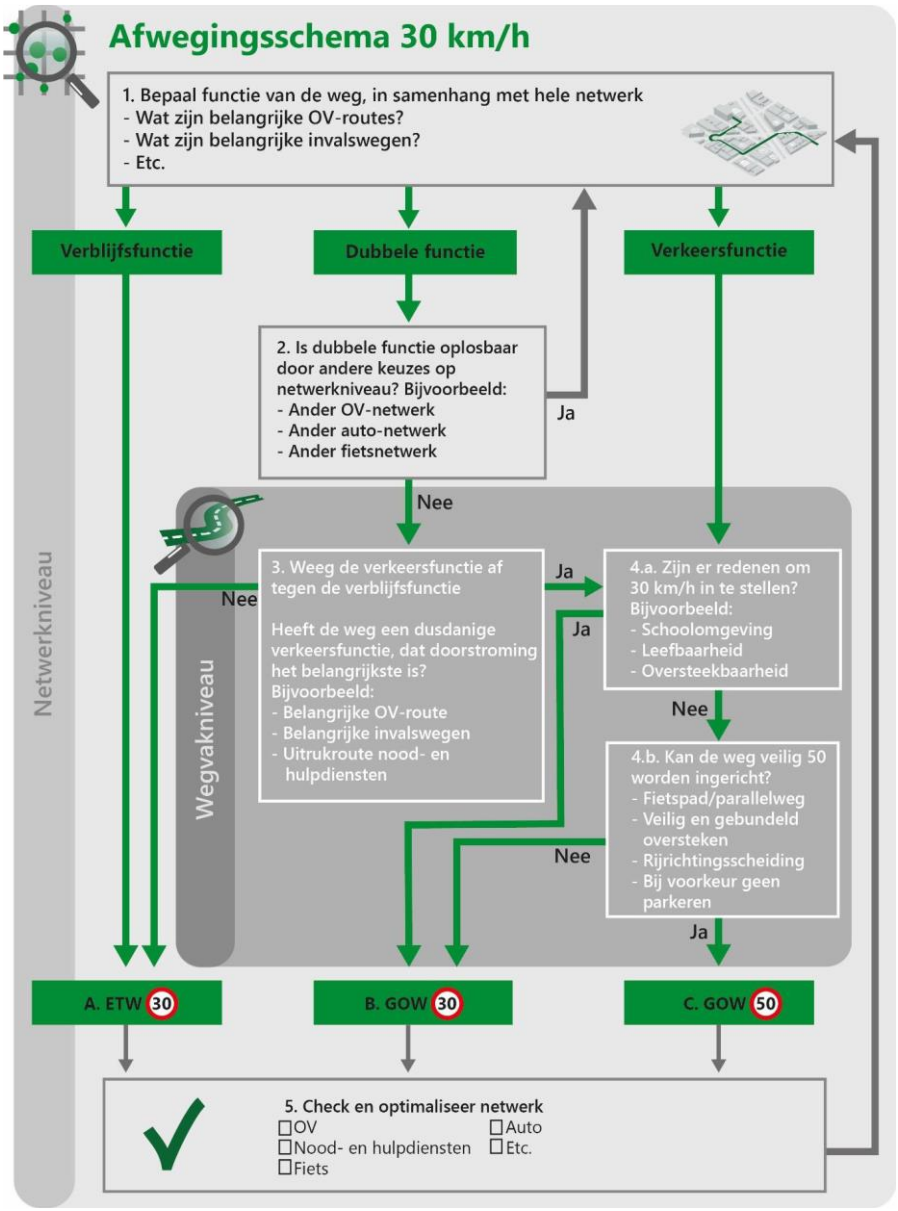
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN

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

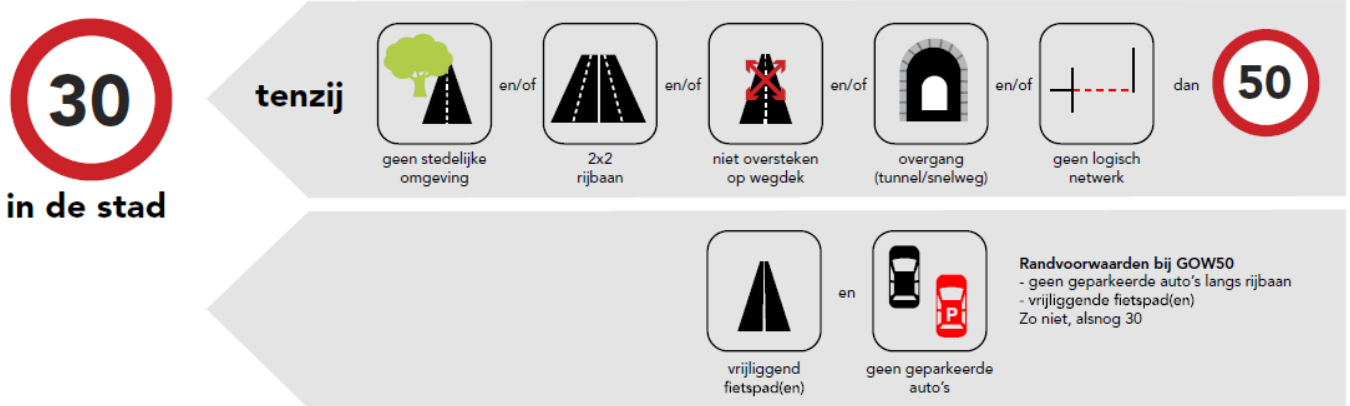
In het huidige beleid is handhaving op 30 km/h wegen in Nederland erg moeilijk als niet onmogelijk. Dit werd door meerdere leden van de begeleidingscommissie aangedragen als een zorg bij de gemeenten over het invoeren van 30 km/h. Mogelijkheden voor handhaving moeten afgestemd worden en mogelijk landelijk 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

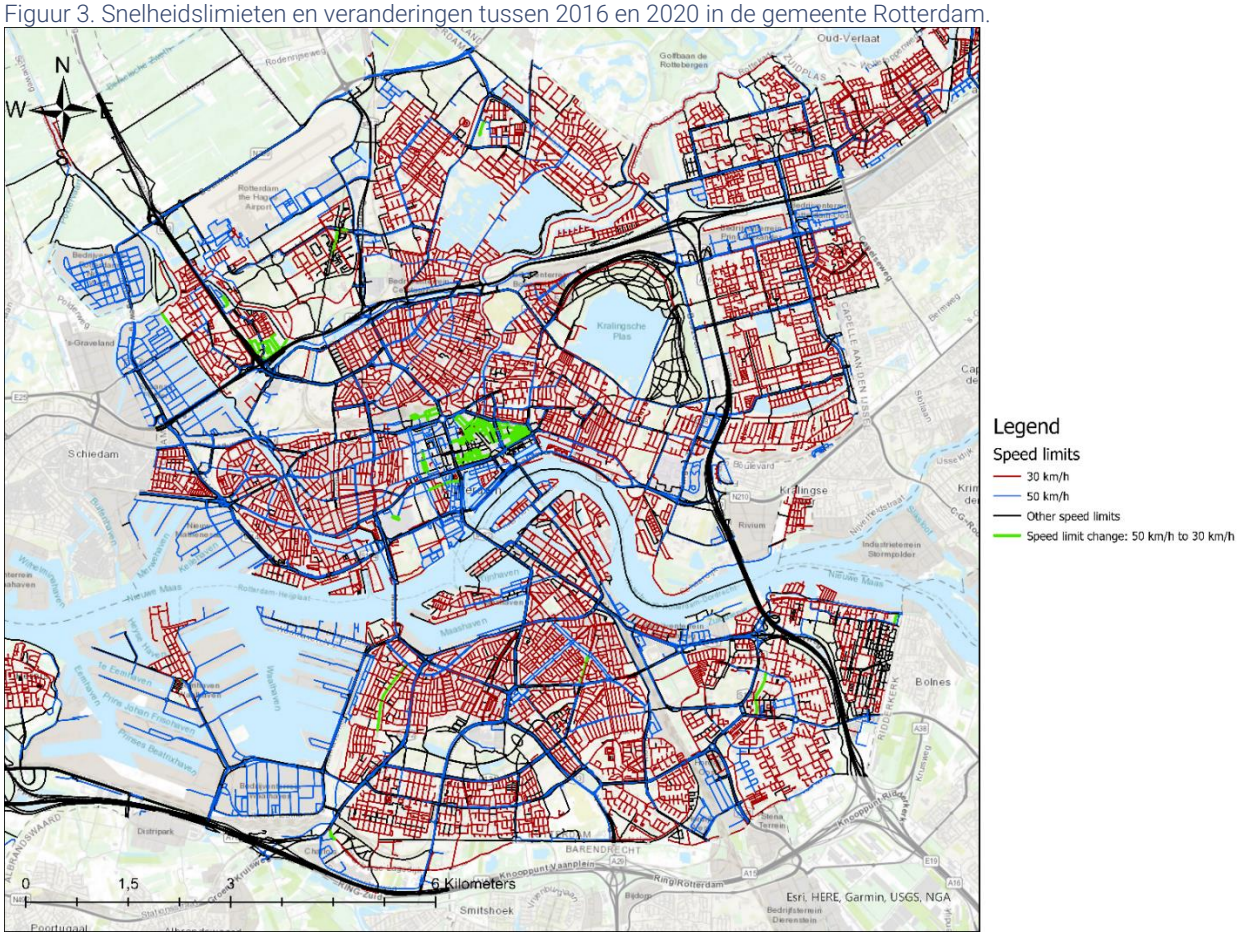
In totaal hebben wij 18 verkeersbesluiten geïncludeerd, hiervan zijn 7 verkeersbesluiten gepubliceerd in 2016, 4 in 2017, 2 in 2018 en 5 in 2019. De meesten veranderingen werden gedaan uit veiligheidsoverwegingen, specifiek fietsers, wandelaars en kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook werden situaties voor 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.

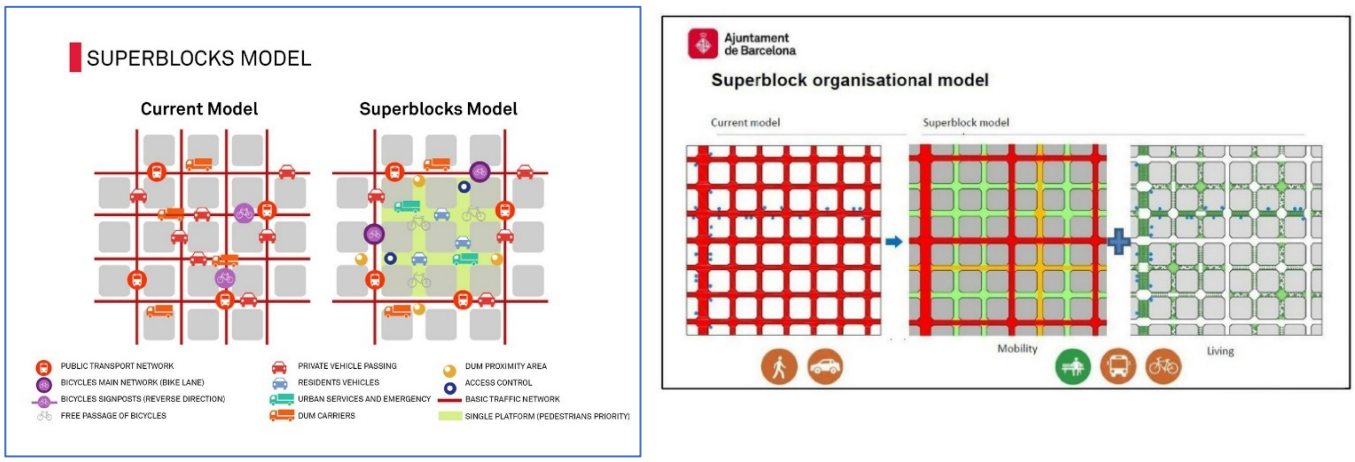
- Diverse verkeersmaatregelen in een gebied (eenrichtingsverkeer, afsluitingen van een straat of van bepaalde richtingen op een kruispunt, interne zonering, snelheidsremmers) kunnen de weerstand voor doorgaand verkeer zo ver opvoeren dat nauwelijks doorgaand verkeer resteert. Dit komt de verkeersveiligheid 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.

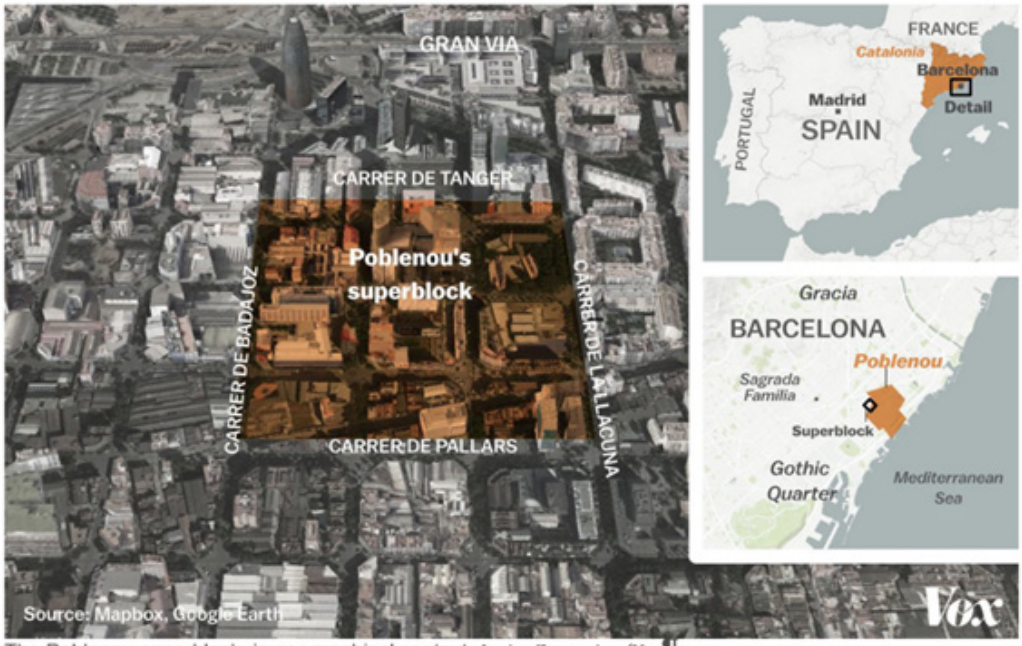
3.2 Andere concepten

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.

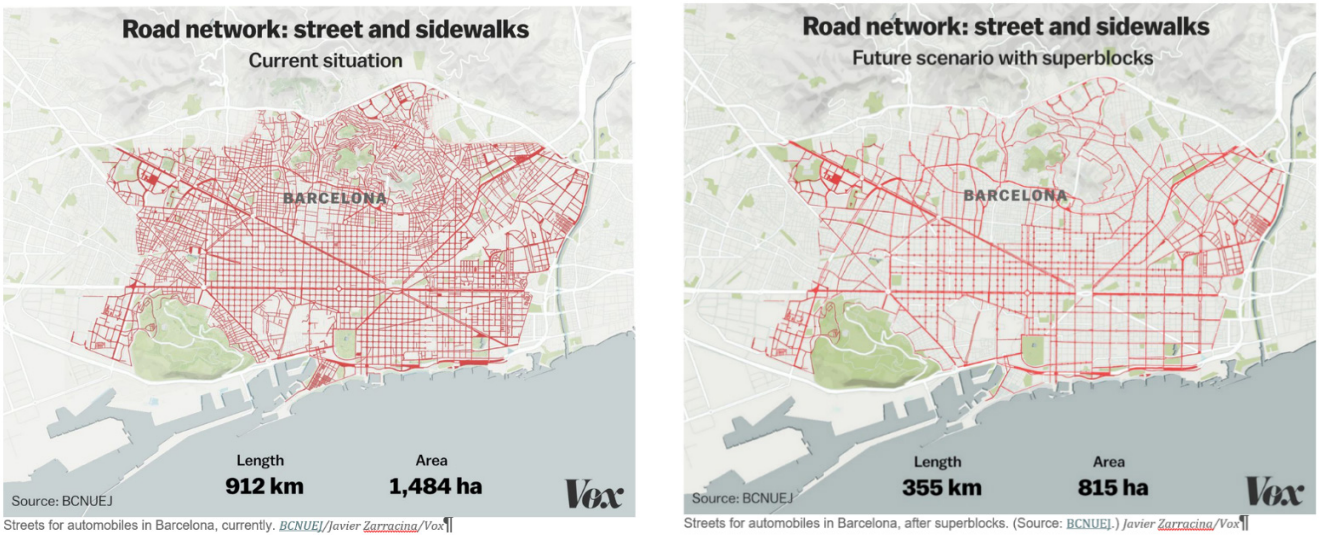


Afbeelding 3.2. Verkeersstructuur in een superblock. Bron: Bicycle Dutch.



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.

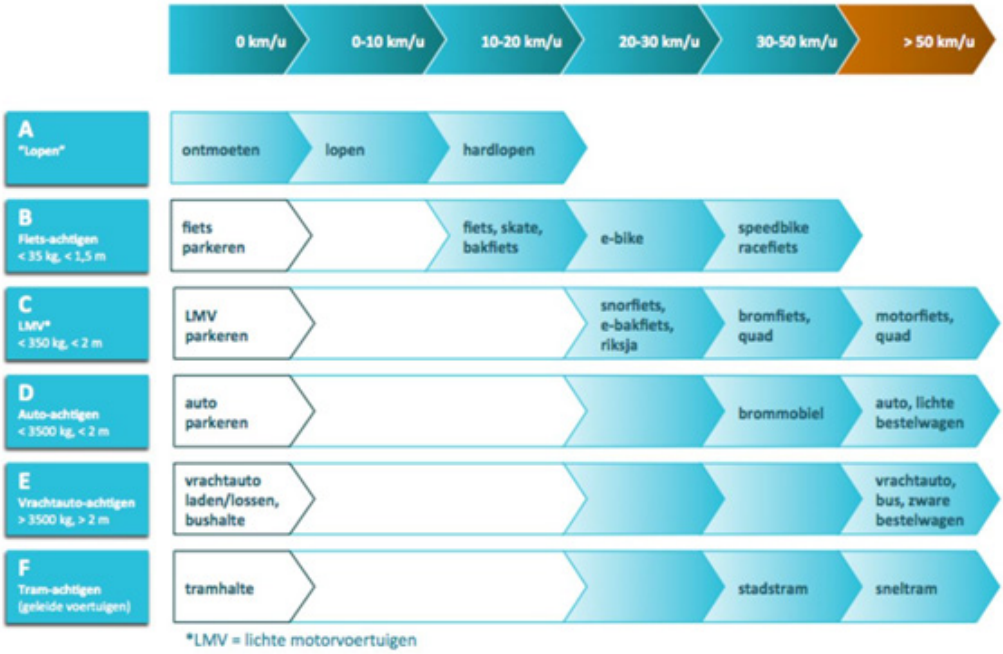
In opdracht van de ANWB hebben Immers et al. (2016) een nieuwe ontwerpaanpak voor het stedelijk verkeer en de openbare ruimte samengesteld. De aanpak is opgebouwd uit vier onderdelen:

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.

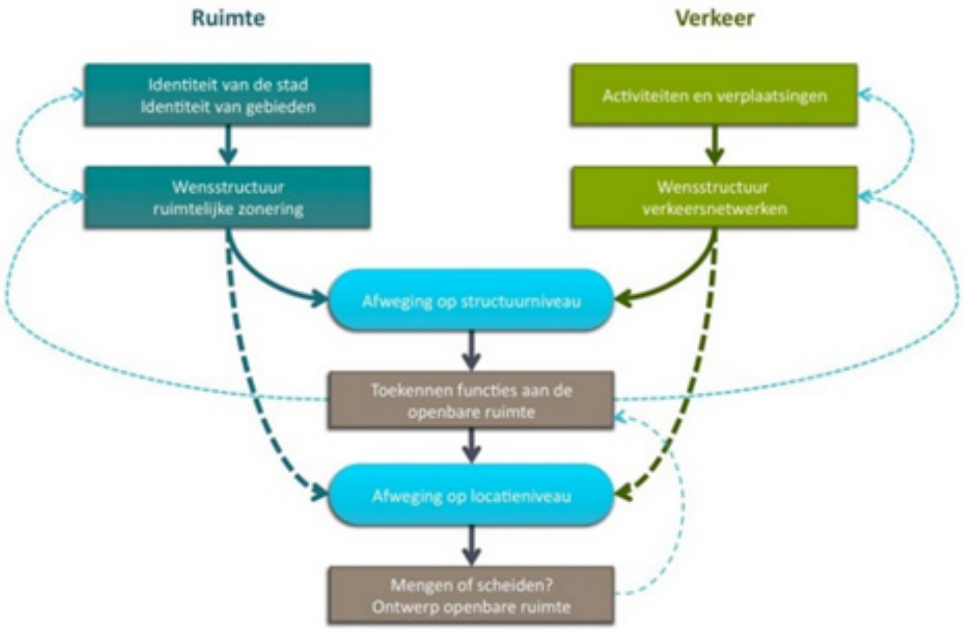
Afbeelding 3.6. Voertuigfamilies in 'Verkeer in de stad' (Immers et al., 2016).



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.

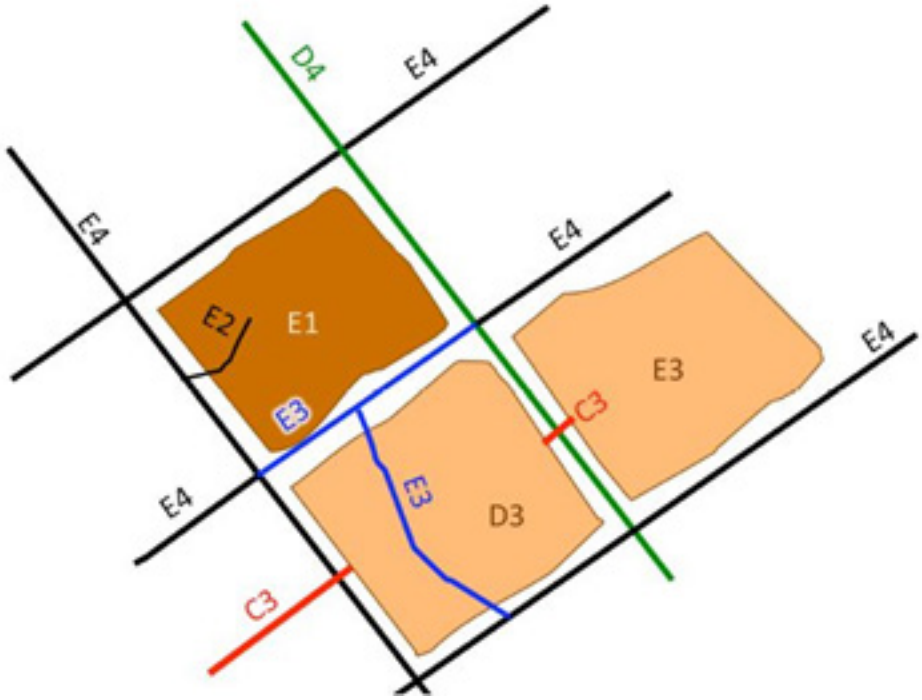
Afbeelding 3.8. Verkeersmilieus (Immers et al., 2016).



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.

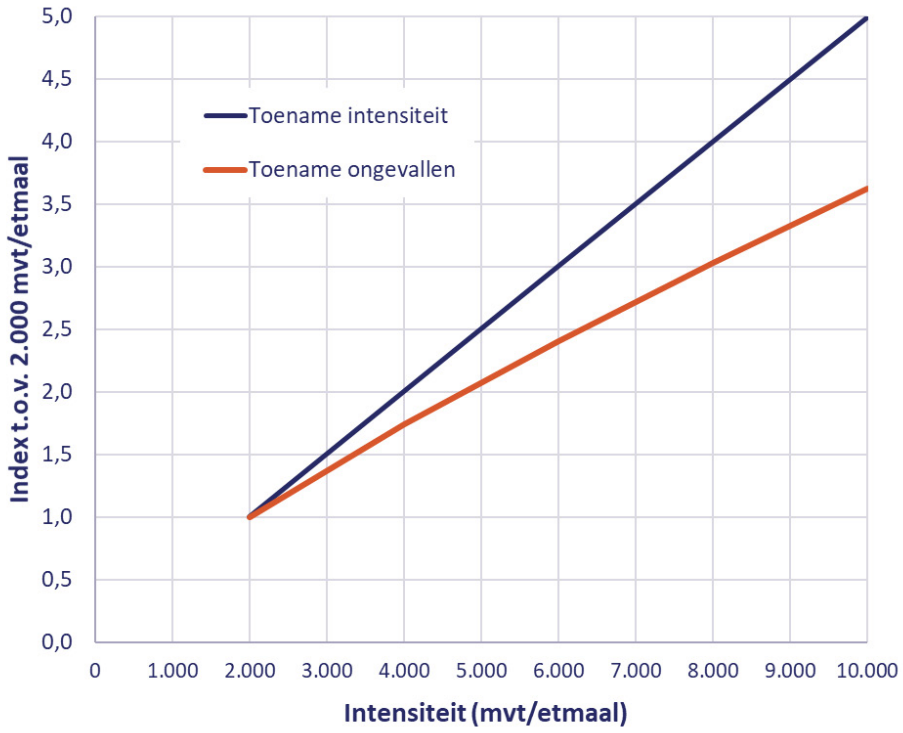
Kortom, 'Verkeer in de stad' heeft als voornaamste uitgangspunt de indeling van voertuigen. Daaraan worden verkeersmilieus afgeleid waarin een bepaalde voertuigfamilie bepalend is voor de inrichting en verkeerssituatie (met name snelheid). De indelingen zijn sterk afwijkend van de huidige indelingen 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

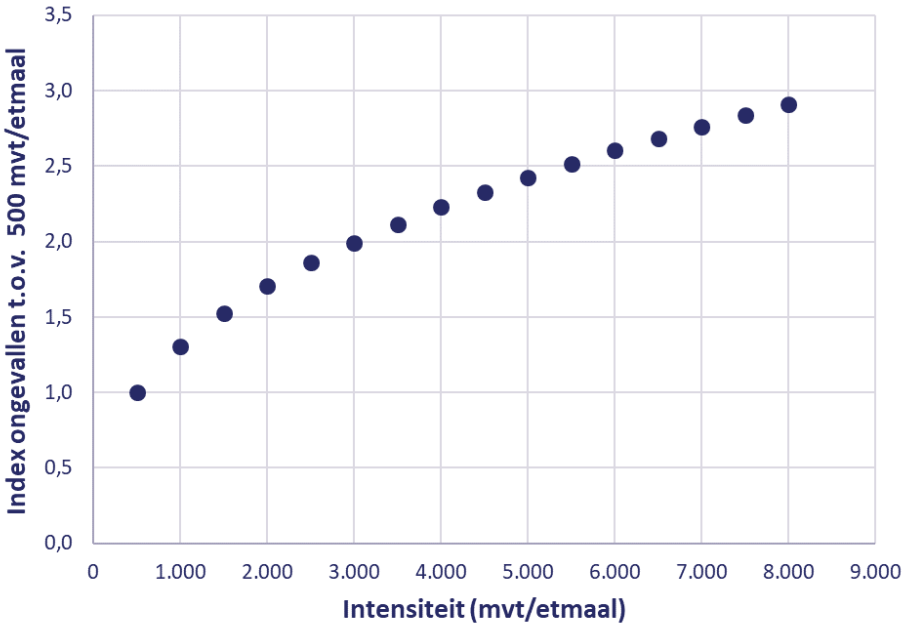
aantal ongevallen en de intensiteit. Als de intensiteit bijvoorbeeld toeneemt van 2.000 naar 4.000 voertuigen (factor 2), dan neemt het aantal ongevallen met een factor 1,75 toe, dus niet recht evenredig. Extra verkeer naar verkeersaders leiden, levert dus wel meer ongevallen op maar minder dan de toename 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.

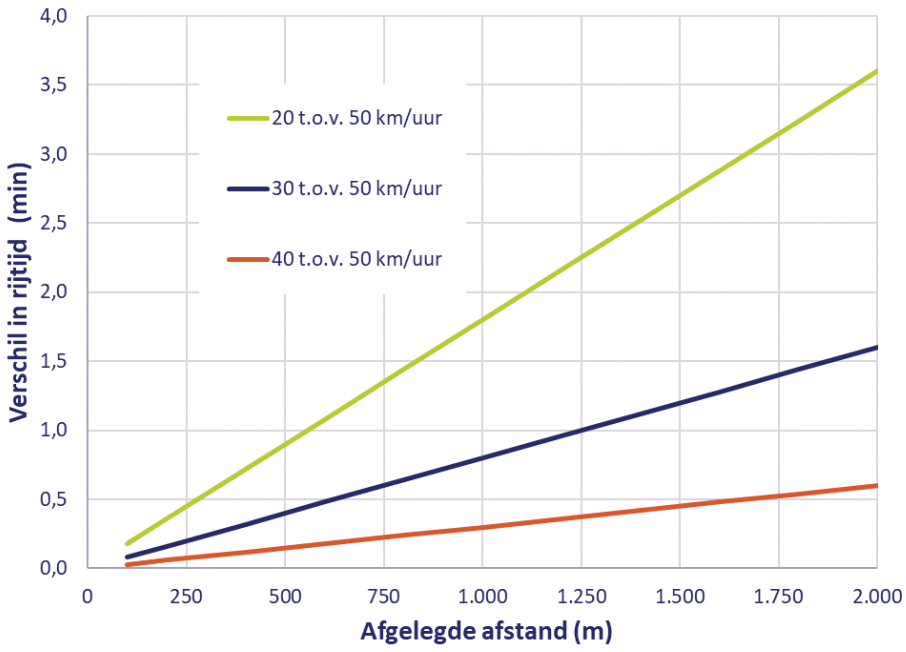
randwegen. Een hogere snelheidslimiet op de randwegen maakt het niet aantrekkelijk om door een gebied heen te rijden. Een toename van het aantal aansluitrichtingen leidt tot een afname van de ritlengte van het bestemmingsverkeer.

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

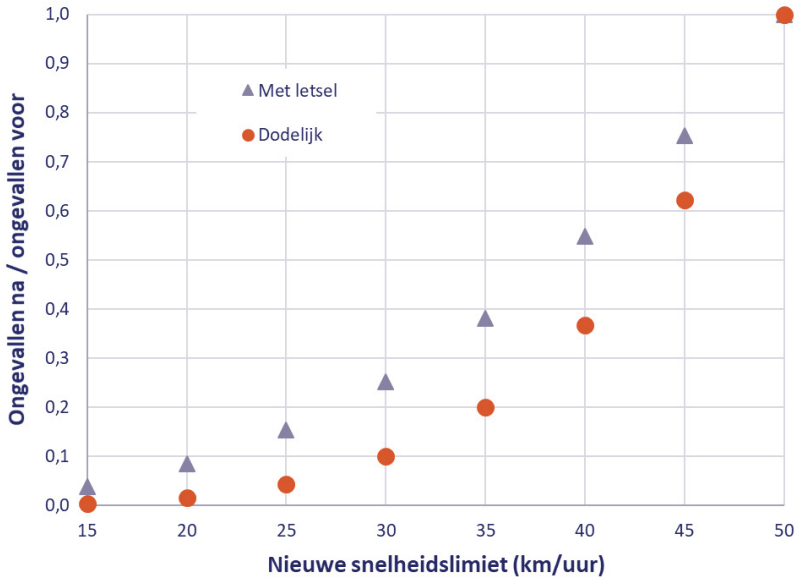
In welke mate veranderen het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers als de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom geheel of gedeeltelijk wordt verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur? We hebben die vraag op twee manieren benaderd: ten eerste door gebruik te maken van rekenmodellen die zijn gebaseerd 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).

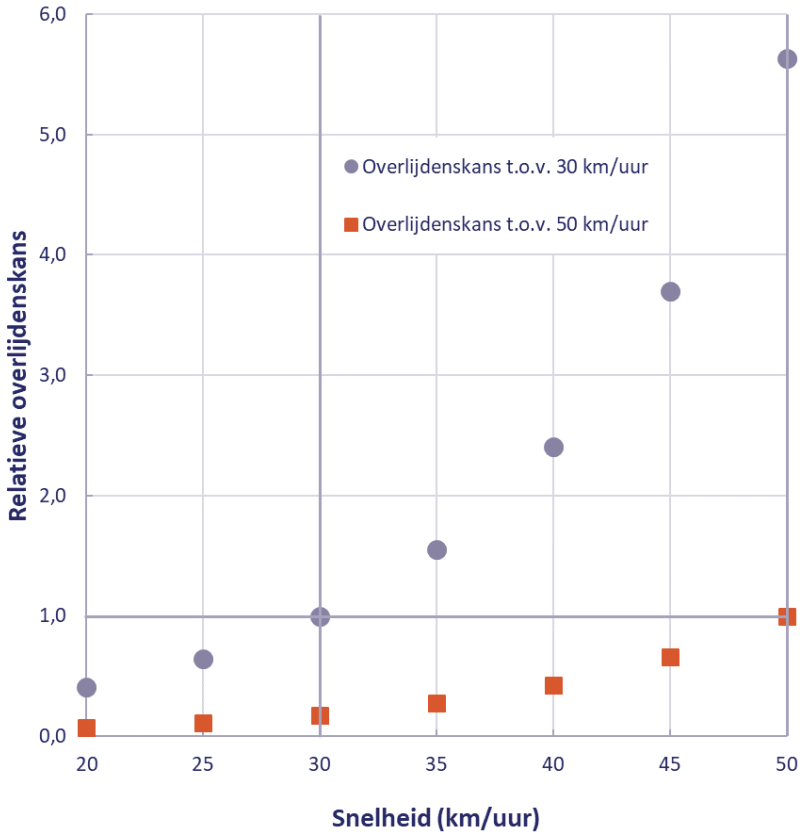


6.2 Effect op letselernst

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.

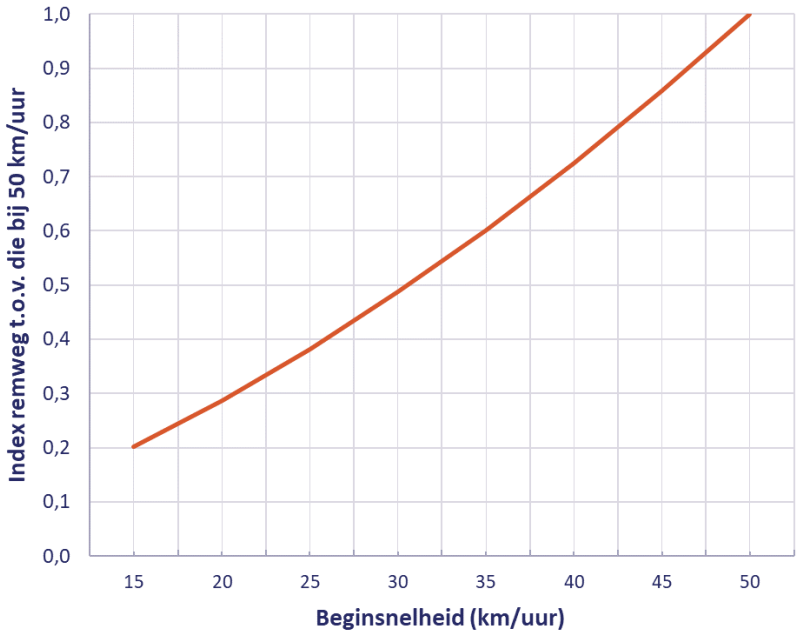
Afbeelding 6.2. Relatieve verandering van de kans op overlijden bij een ongeval na aanpassing van de snelheids-limiet van 50 km/uur of van 30 km/uur naar andere limieten (volgens Rosén & Sander, 2009).



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.

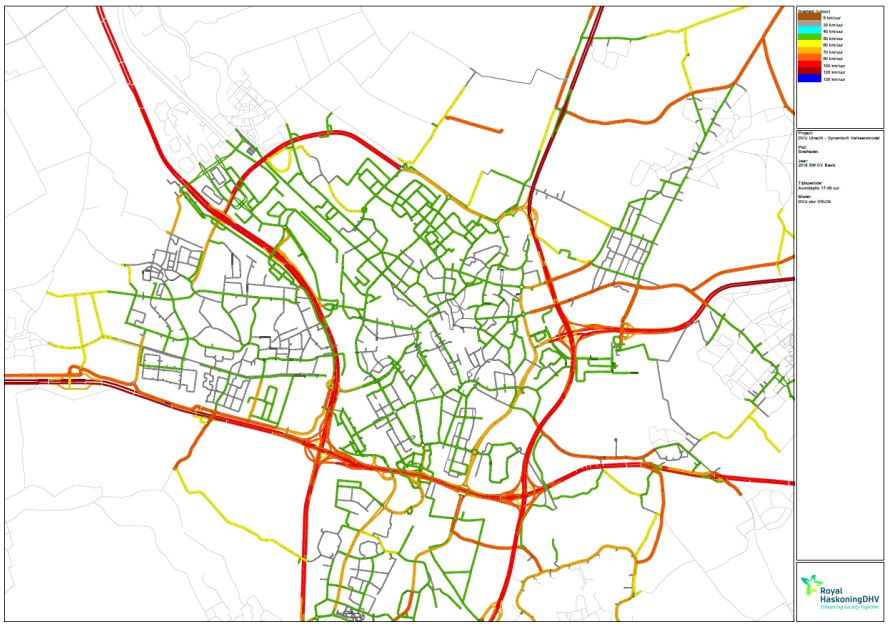
7.2 Resultaten van de simulaties

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*).

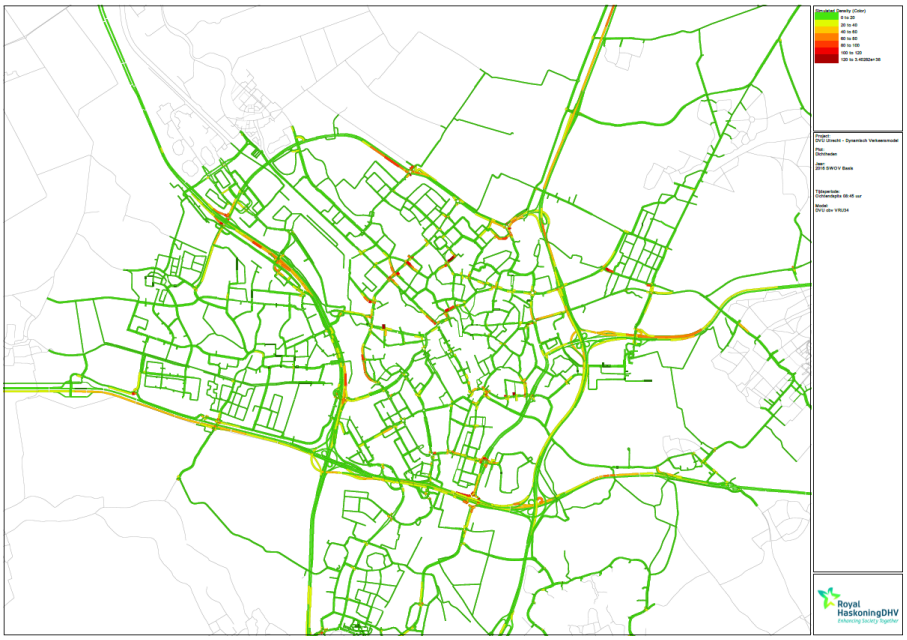
Afbeelding 7.1. Wegtypen in de huidige situatie.



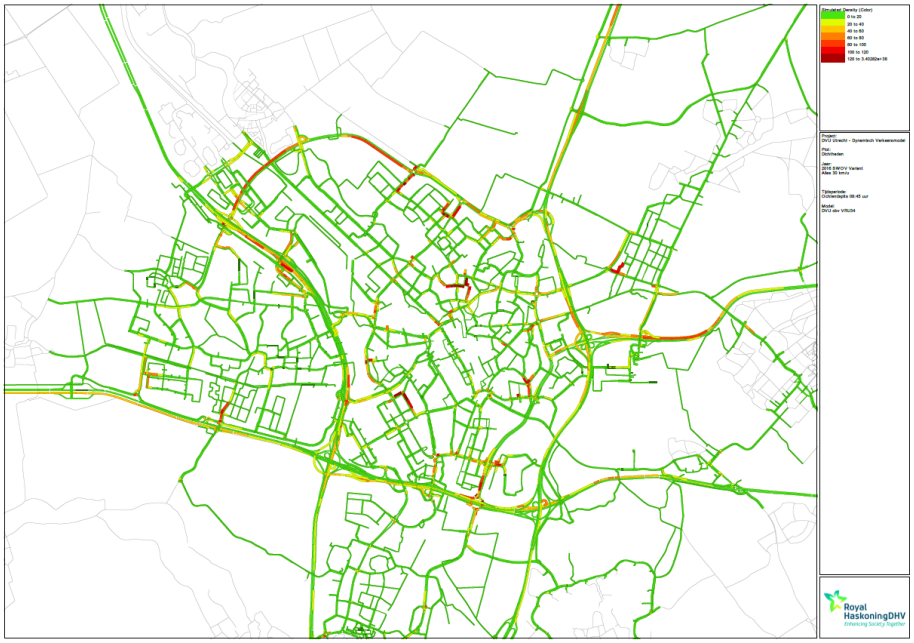
De dichtheden in de ochtendspits zijn afgebeeld in *Afbeelding 7.2* tot en met *Afbeelding 7.5*, respectievelijk voor de huidige situatie, variant 1, variant 2 en variant 3. De dichtheden in de avondspits zijn in *Bijlage B* opgenomen (*Afbeelding B1* tot en met *Afbeelding B4*).

6. Dichtheid is aantal voertuigen per kilometer weglengte op een zeker moment, in dit geval het (ongeveer) drukste moment in de betreffende spits)

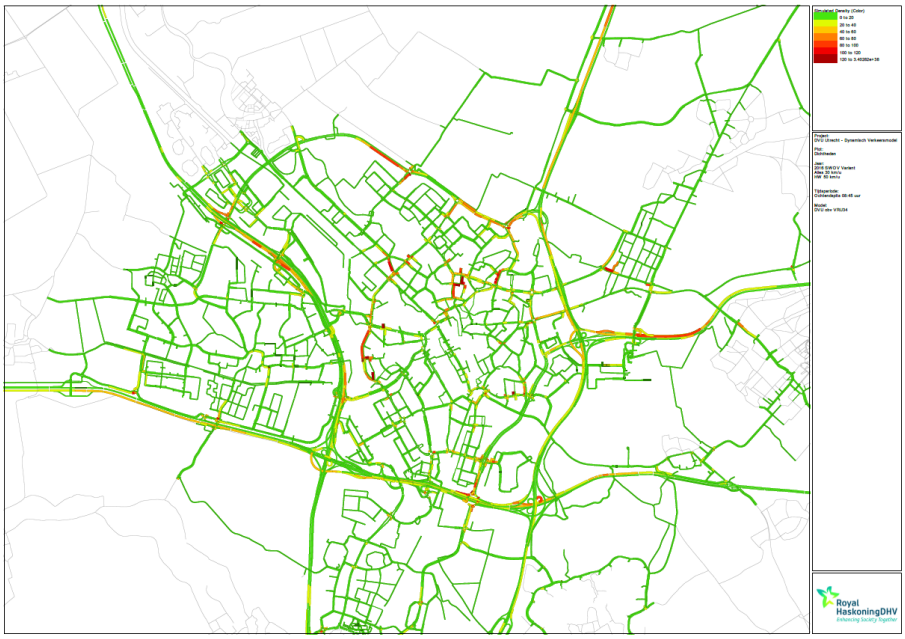
Afbeelding 7.2. Dichtheden huidige situatie, ochtendspits.



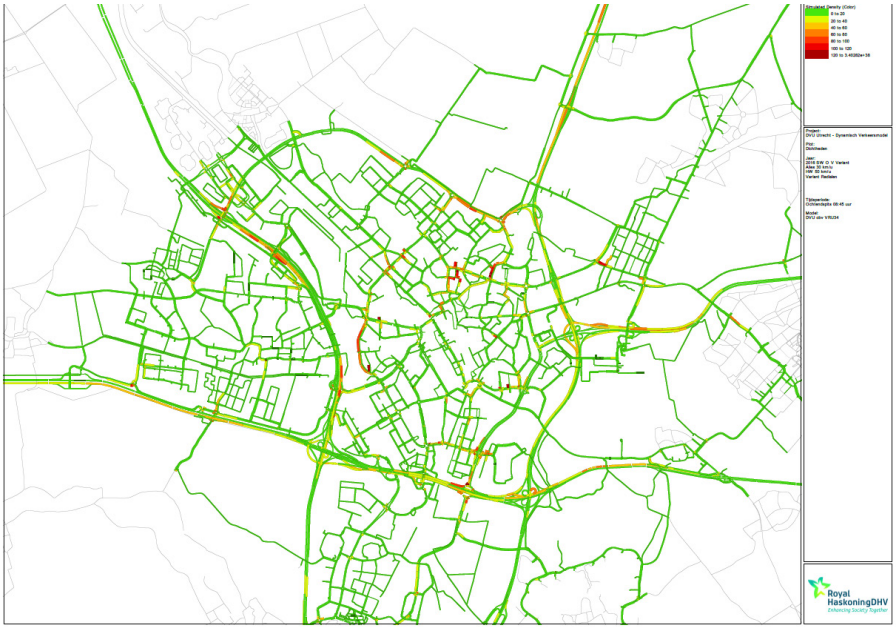
Afbeelding 7.3. Dichtheden variant 1, ochtendspits.



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.

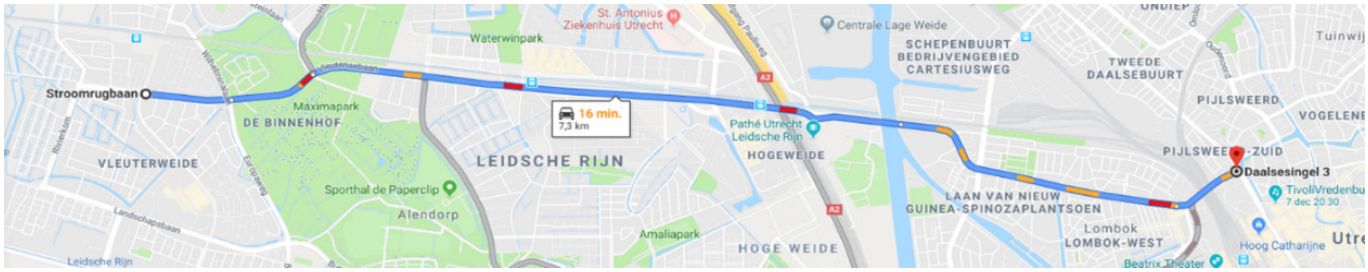
Variant 1: het hele onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
Er ontstaan kortere routes, daardoor is er een afname van het aantal voertuigkilometers. De kortere routes lopen ook door verblijfsgebieden omdat er geen weerstand meer bestaat door de lagere limiet op de omliggende wegen. De reistijd 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.

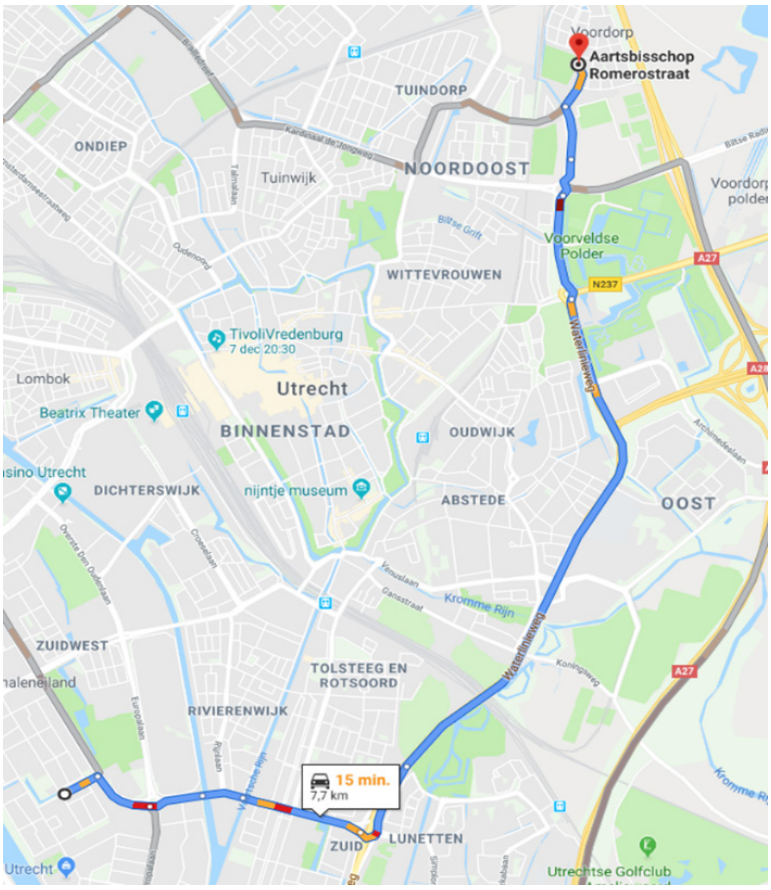
Variant 3: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, kruispunten op de radialen tussen binnenring en snelwegring krijgen meer capaciteit, de rest van het onderliggend wegennet krijgt 30km/uur-limiet.
Waar nodig is de capaciteit van de kruispunten op de radialen vergroot. Hierdoor ontstaat 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

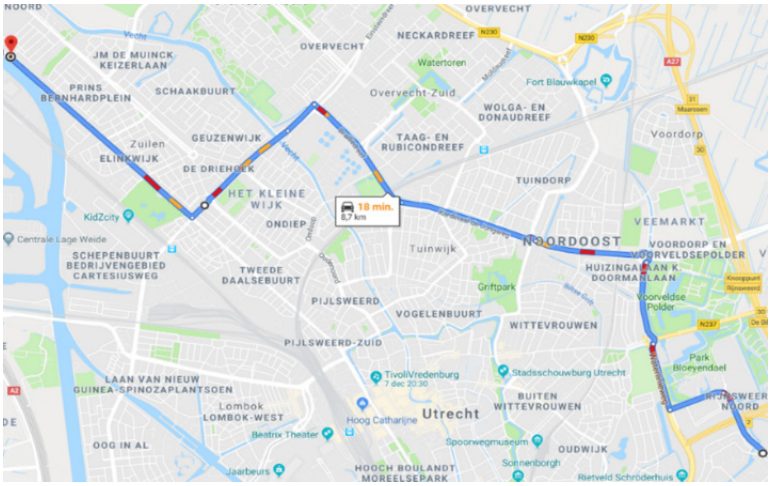
Er zijn enkele routes geselecteerd om na te gaan wat de orde van grootte is van de veranderingen; zie het routeverloop en de herkomsten en bestemmingen in *Afbeelding 7.6* tot en met *Afbeelding 7.10*.



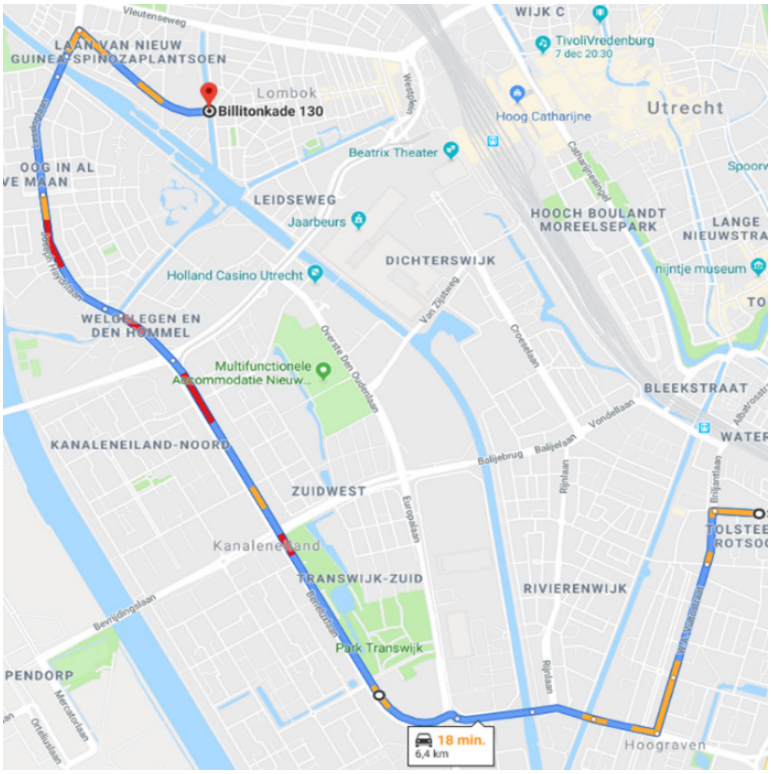
Afbeelding 7.6. Route 1 afgebeeld in het wegennet.



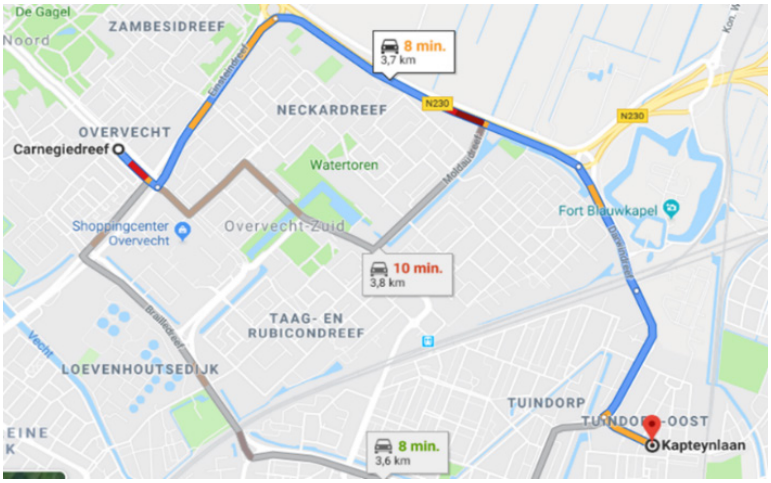
Afbeelding 7.7. Route 2 afgebeeld in het wegennet.



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*).

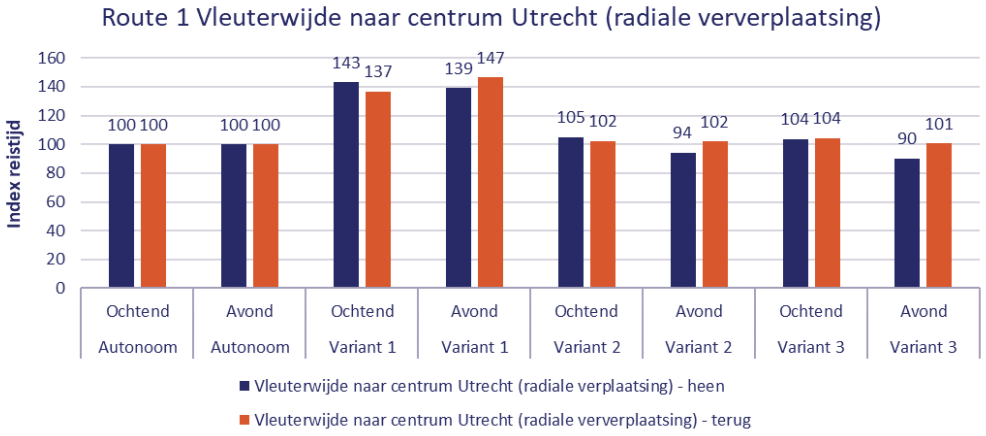
Bevindingen omtrent de routes

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.

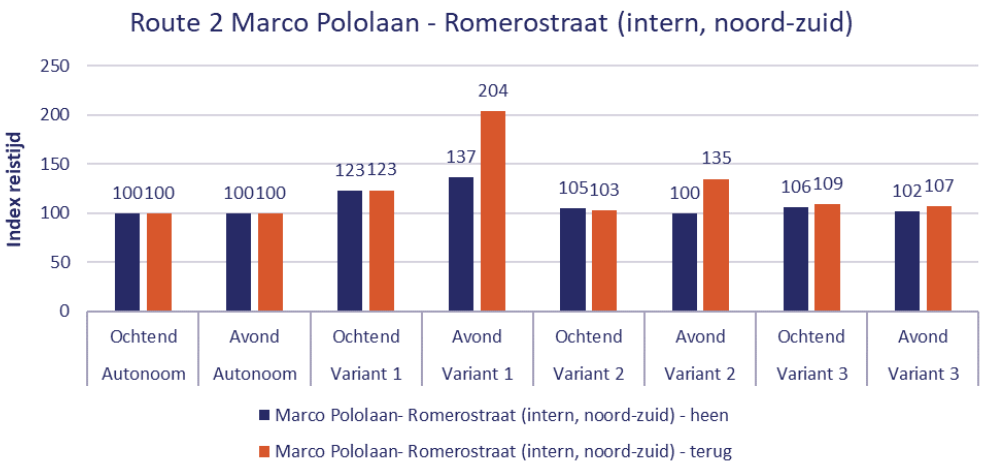
Tabel 7.5. Reistijden op vijf routes, uitgedrukt in minuten per verplaatsing.

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

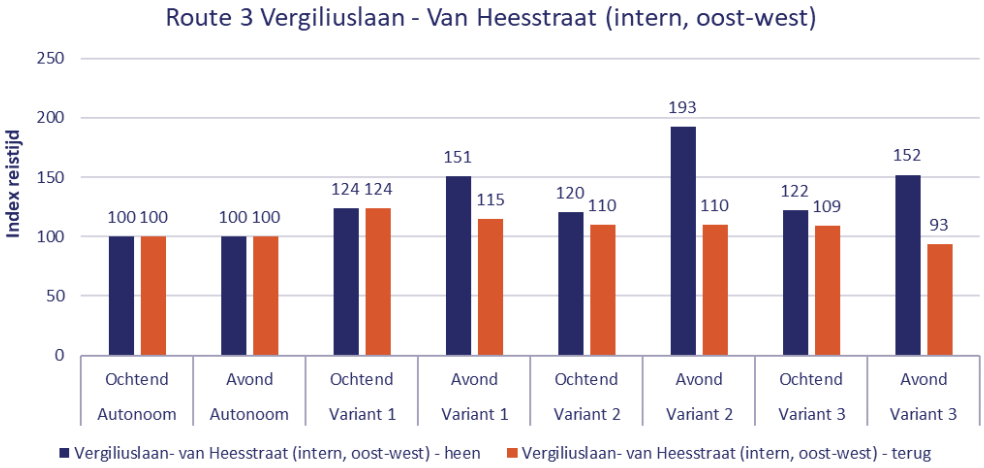
Afbeelding 7.11. Geïndexeerde reistijden op route 1 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



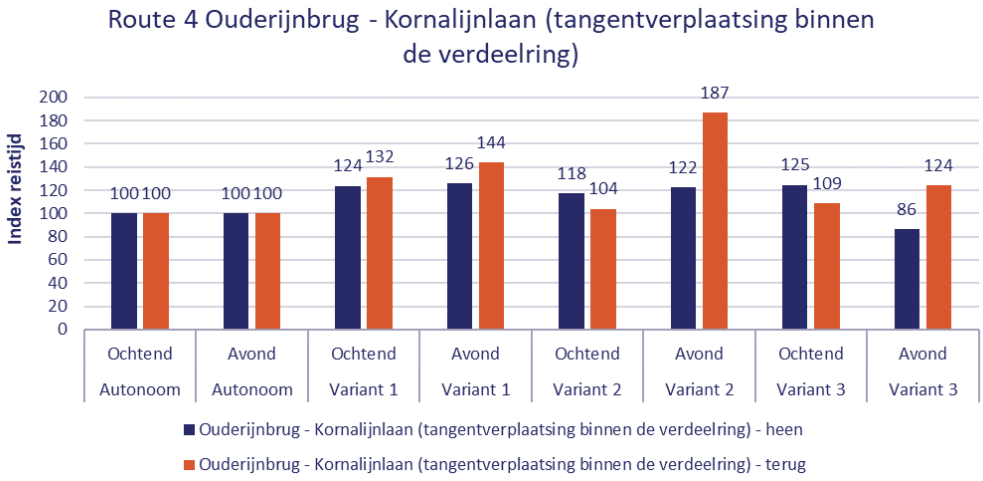
Afbeelding 7.12. Geïndexeerde reistijden op route 2 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



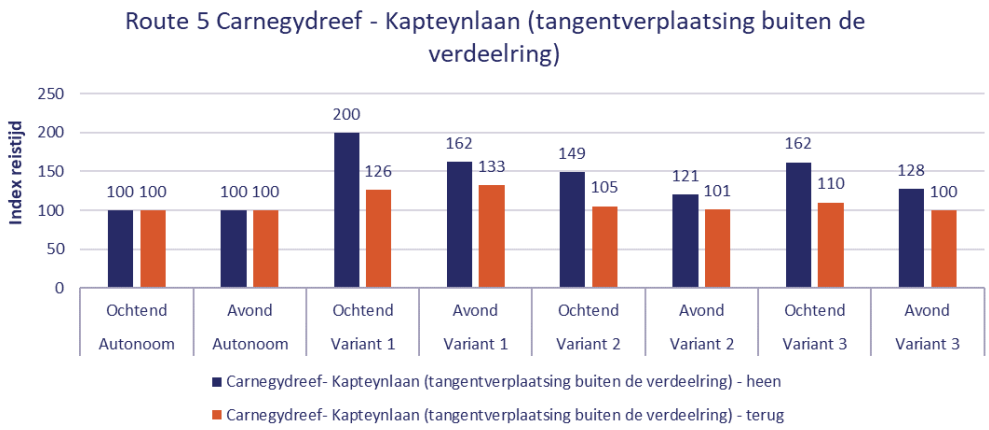
Afbeelding 7.13. Geïndexeerde reistijden op route 3 voor alle varianten gedurende ochtend- en avondspits.



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.

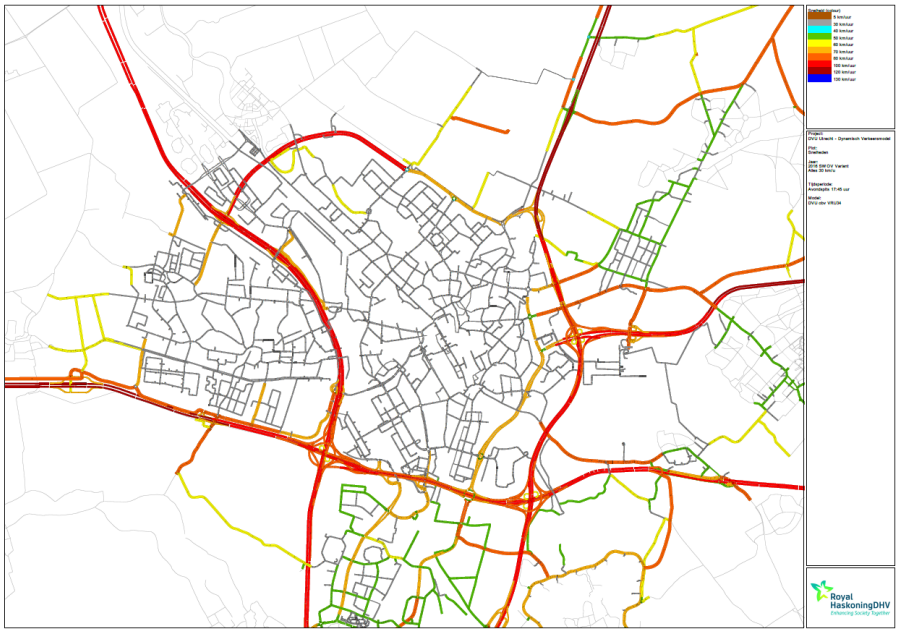
Wegman, F. & Aarts, L. (eds.) (2005). Door met Duurzaam Veilig. SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. (red.) (2009). Tien jaar Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007. R-2009-14. SWOV, Leidschendam.

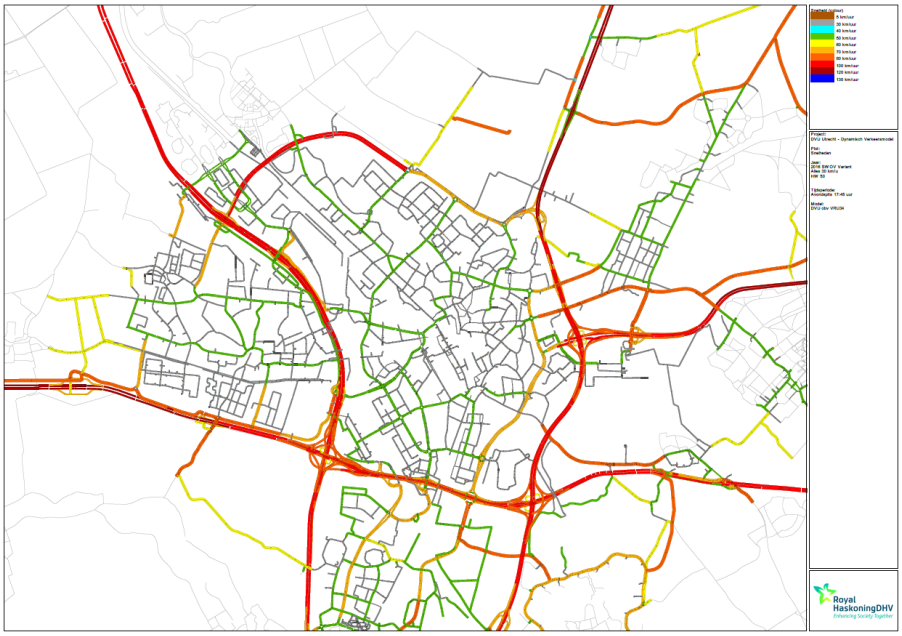
Wijlhuizen, G.J., Petegem, J.W.H. van, Schermers, G., Bruin, J. de, et al. (2017). Ontwikkeling Netwerk Safety Index gemeente Amsterdam. R-2017-10. SWOV, Den Haag.

Bijlage A Snelheidslimieten; alle varianten

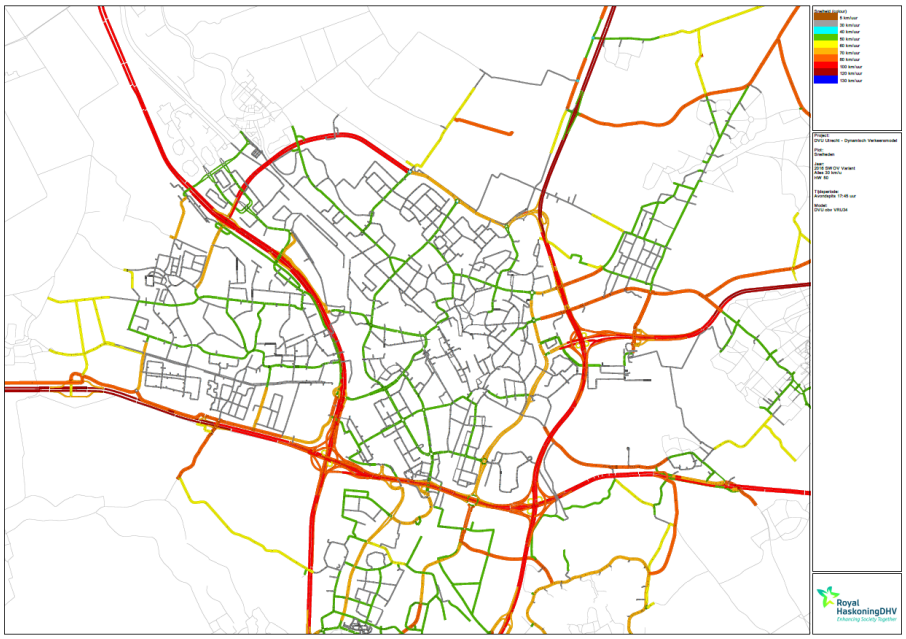
Afbeelding A.1.
Snelheidslimieten in variant 1.



Afbeelding A.2.
Snelheidslimieten in variant 2.

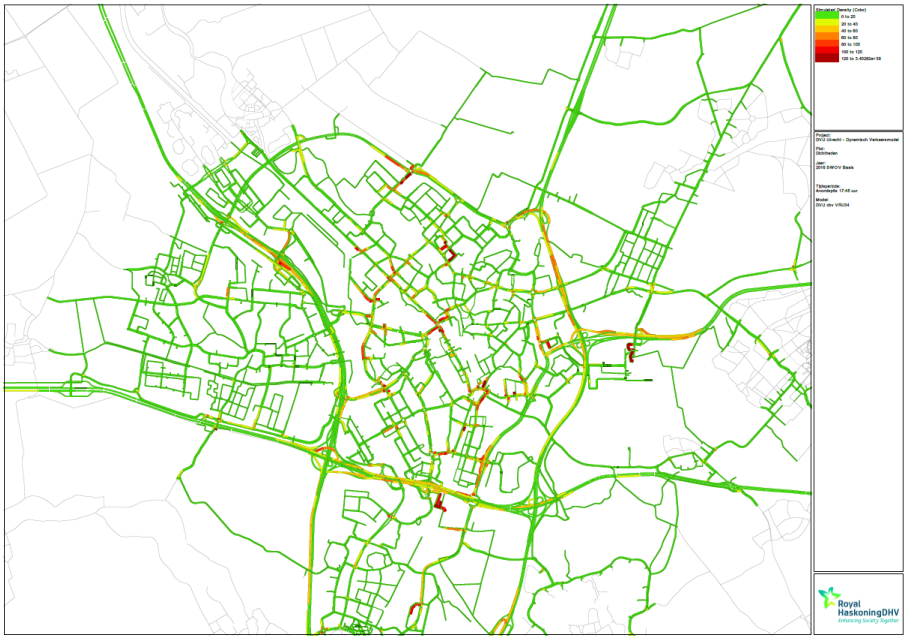


Afbeelding A.3.
Snelheidslimieten in variant 3.

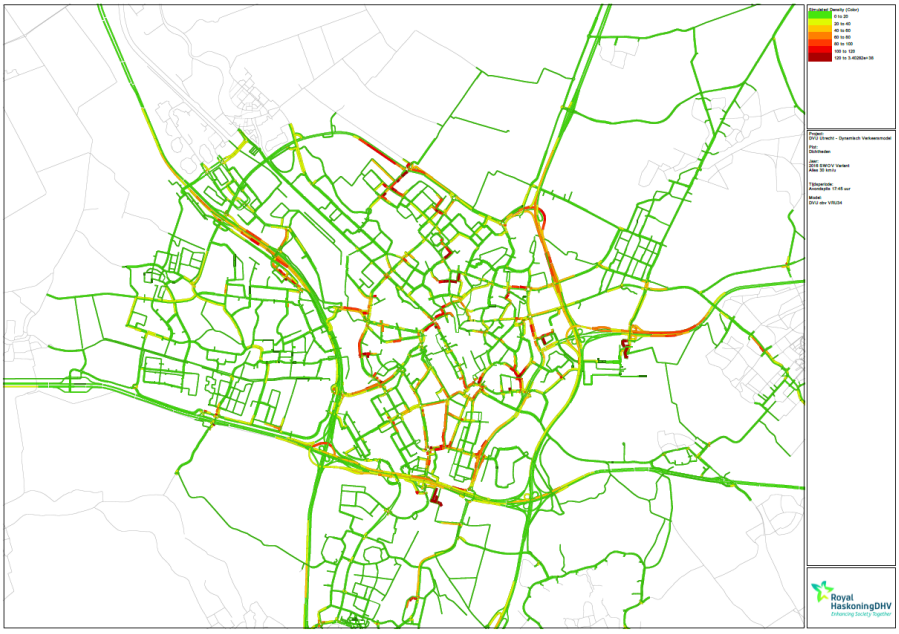


Bijlage B Dichtheden in de avondspits; alle varianten

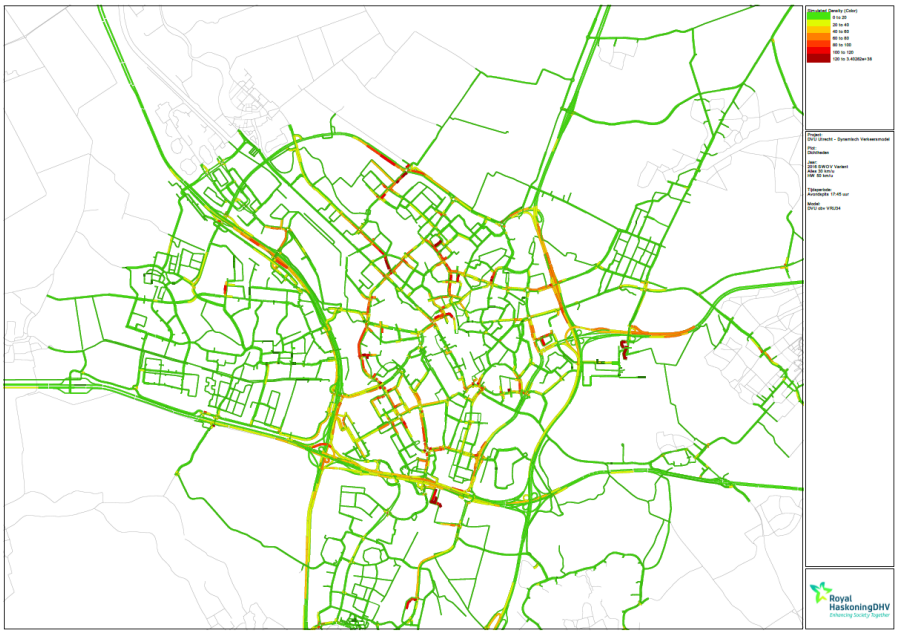
Afbeelding B.1. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in de huidige situatie, avondspits.



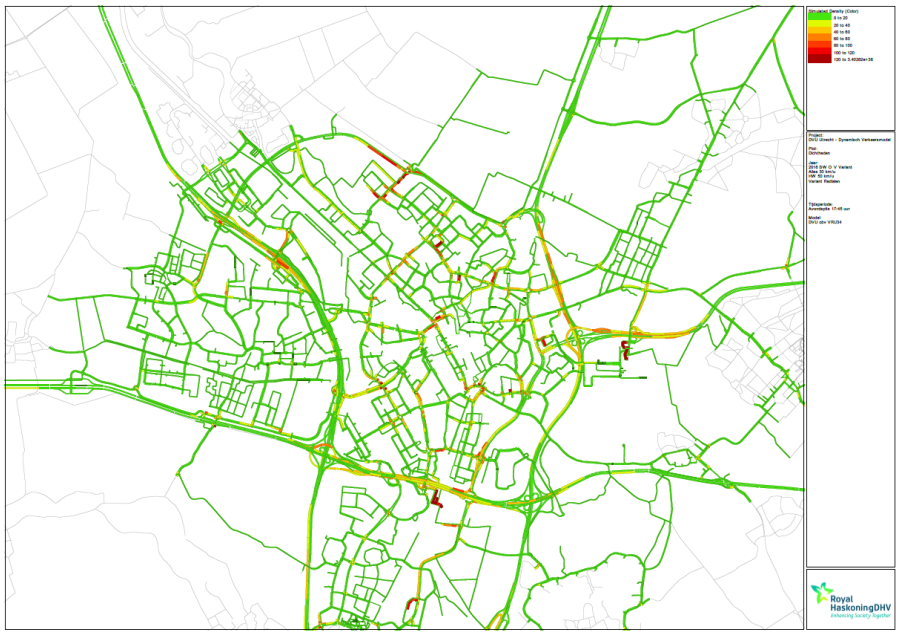
Afbeelding B.2. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 1, avondspits.



Afbeelding B.3. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 2, avondspits.

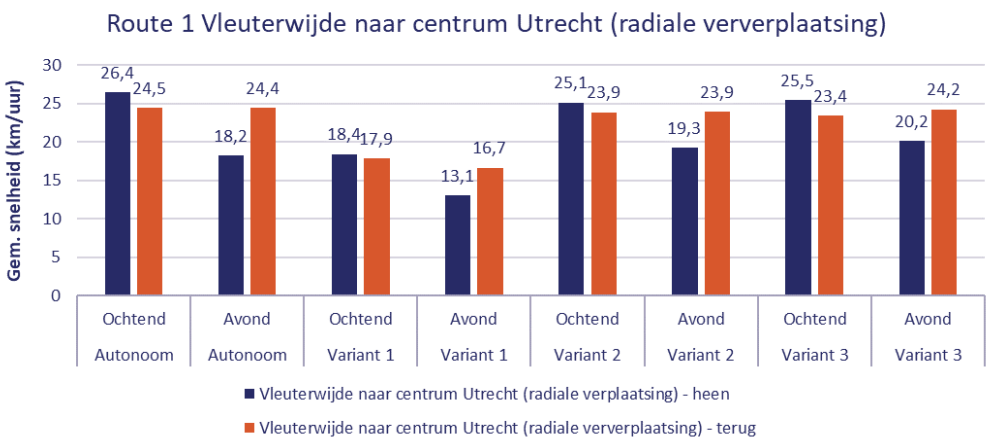


Afbeelding B.4. Dichtheden (aantal motorvoertuigen per kilometer) in variant 3, avondspits.

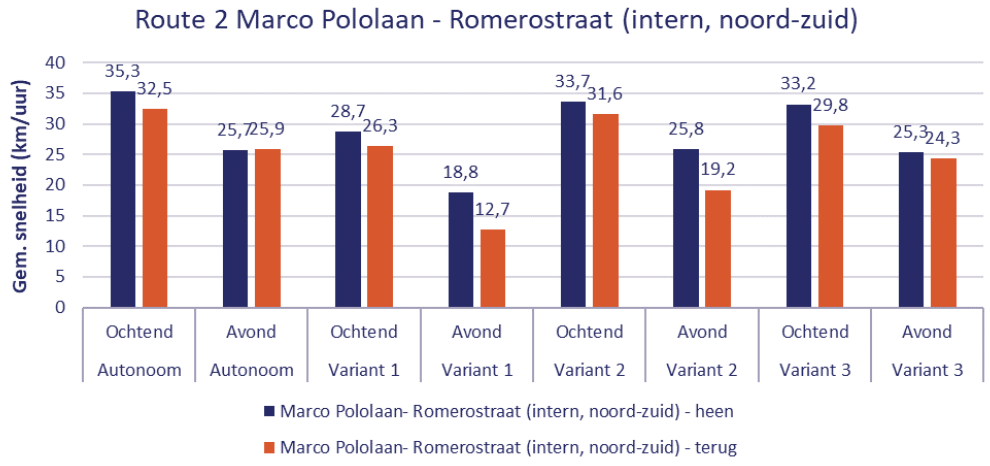


Bijlage C Gemiddelde snelheid op geselecteerde routes in Utrecht

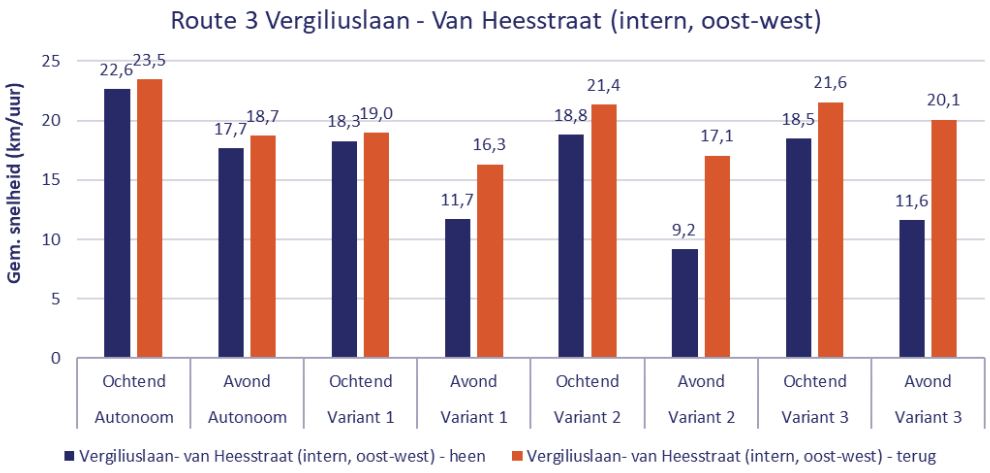
Afbeelding C.1. Gemiddelde snelheid op route 1 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



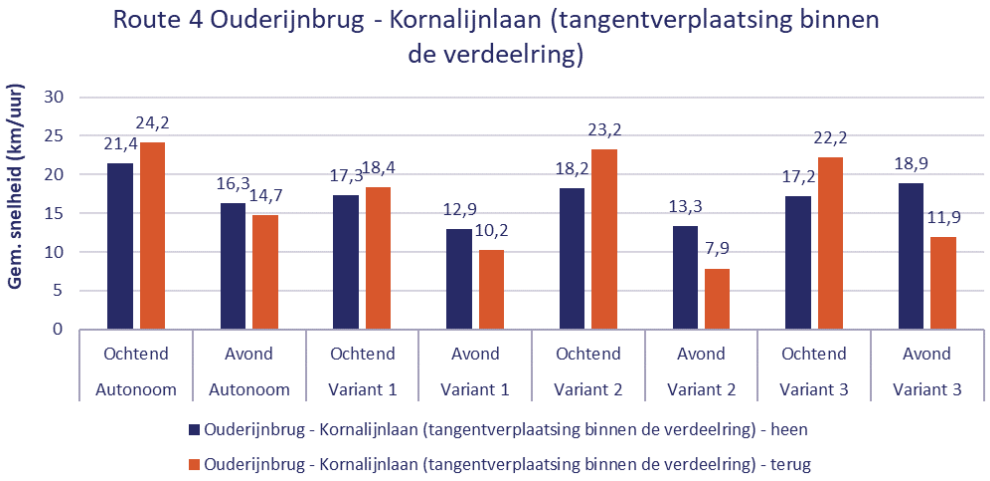
Afbeelding C.2. Gemiddelde snelheid op route 2 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



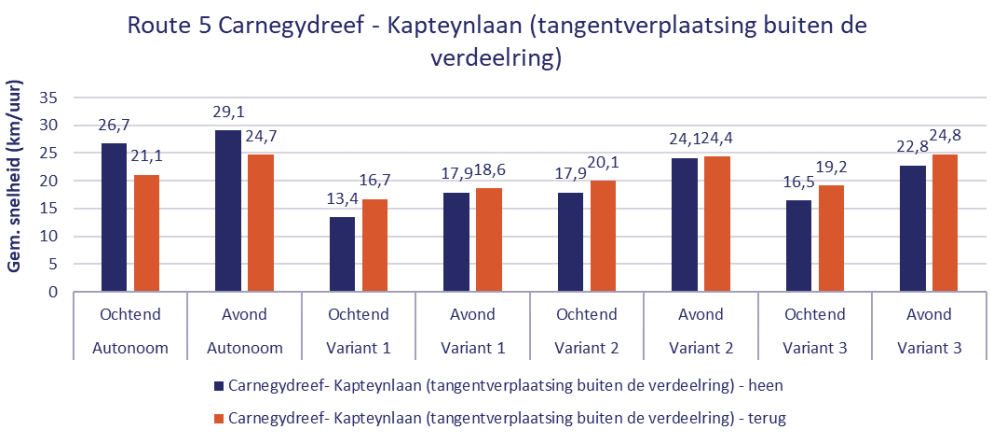
Afbeelding C.3. Gemiddelde snelheid op route 3 voor de varianten in ochtend- en avondspits.



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

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

- **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

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

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Agenderingsverzoek ‘Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme'

Fasering

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

Procedure:

Datum vergadering
27 november 2024

Type voorstel
Agenderingsverzoek

Spreekrecht publiek?
Heeft plaatsgevonden

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van het debat met het college.

Debat:
Debat in maximaal twee termijnen tussen raadskamer en college.

Voorgesteld besluit

Er ligt geen besluit voor bij de gemeenteraad.

Aandachtspunten

Besprekingen

- 20 november 2024: informatieve bespreking

Bij de informatieve bespreking op 20 november jl. is er met genodigden gesproken over:

- ✓ Wat houdt levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in?
- ✓ Wat zijn de ervaringen van begeleiders en deelnemers aan de pilot die de afgelopen jaren is gehouden?
- ✓ Wat zijn de uitkomsten van de pilot, de belangrijkste conclusies en aanbevelingen?

Op verzoek van de fractie van de ChristenUnie spreekt de raadskamer met de wethouder over de pilot ‘levensloopbegeleiding voor mensen met autisme’ en heeft daarbij in elk geval de volgende vragen:

1. Als gemeenteraad en college van B&W een antwoord te vinden op de vraag of levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in deze vorm als nieuw aanbod binnen de gemeente (en eventueel in de hele regio) een plek kan krijgen;
2. Zo ja: op welke manier kan dit worden ingevoerd?

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Marco van der Wel	Naomi Sonneveld naomi.sonneveld@arnhem.nl 026 377 4712	Petra Wielaard petra.wielaard@arnhem.nl 026 377 4836

Aandachtspunten

Een overzicht van deelnemers is toegevoegd aan de vergaderstukken (iBabs).

Aanvullende documentatie
Levensloopbegeleiding in het kort.
Wel goed, geen gedoe. Hoe levensloopbegeleiding in uw gemeente past.

Voorgestelde behandelwijze

Debat

De orde bij een agenderingsverzoek is als volgt:

- 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 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.
- Na de tweede termijn is de bespreking van het agenderingsverzoek afgerond.

Mogelijk resultaat:

- Start en afronding van het debat met het college.
- Er is geen vervolgbehandeling voorzien

Agenderingsverzoek
Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme, een aanbod in Arnhem?

De afgelopen jaren is vanuit het ministerie van VWS een pilot gehouden voor begeleiding van mensen met autisme. Deze vorm van begeleiding, levensloopbegeleiding, is in die periode uitgewerkt door 100 deelnemers met hun begeleiders. In de regio Arnhem heeft tijdens de pilot een team van 10 levensloopbegeleiders gewerkt.
De pilot kwam tot de conclusie dat levensloopbegeleiding een belangrijke manier is om mensen met autisme midden in het leven te laten staan. Na de afronding van de pilot is door het ministerie de opdracht gegeven om gemeentes de mogelijkheid te geven levensloopbegeleiding als nieuwe vorm van begeleiding op te nemen in het gemeentelijk zorgpakket. Het Ministerie heeft aan stichting VAB middelen voor de periode 2024 – 2026 middelen ter beschikking gesteld om de implementatie in een beperkt aantal gemeenten mee te helpen ondersteunen. In samenspraak met de gemeente kan bepaald worden in welke mate van dit aanbod gebruik gemaakt zal worden. Omdat de pilot reeds in onze regio heeft gelopen, zou het mooi zijn om te verkennen of en zo ja dit aanbod structureel aan onze burgers beschikbaar te stellen.

Gezien de uitkomsten van deze pilot en het effect ervan op deelnemers wil de ChristenUnie zich nader laten informeren over de aard van de pilot, de ervaringen van begeleiders en deelnemers en de uitkomsten van het bijbehorende onderzoek

Met dit agenderingsverzoek beoogt de ChristenUnie antwoord te krijgen op de volgende vragen:

- Wat houdt levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in?
- Wat zijn de ervaringen van begeleiders en deelnemers aan de pilot die de afgelopen jaren is gehouden?
- Wat zijn de uitkomsten van de pilot, de belangrijkste conclusies en aanbevelingen?
- Als gemeenteraad en college van B&W een antwoord te vinden op de vraag of levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in deze vorm als nieuw aanbod binnen de gemeente (en eventueel in de hele regio) een plek kan krijgen;
- Zo ja: op welke manier kan dit worden ingevoerd?

Om een antwoord te krijgen op deze vragen stelt de ChristenUnie voor om allereerst een rondetafelgesprek te houden met de organisatie die de pilot heeft uitgevoerd, wetenschappers, levensloopbegeleiders, deelnemers aan de pilot en/of naasten van deze deelnemers. Daarna kan de gemeenteraad met het college van B&W in gesprek gaan over de uitkomsten van het rondetafelgesprek om te bepalen of en hoe een introductie van deze aanpak in onze gemeente mogelijk is.

ChristenUnie Arnhem,
Dirk Malda

Levensloopbegeleiding VAB

20 november 2024

Gemeente Arnhem

Willem Gunzeln en Ria Sijbersma

VAB

Vanuit Autisme Bekeken

VAB is een expertisecentrum op het gebied van autisme en inclusieve samenleving

VAB

Landelijke trends

Inclusie hoog op de politieke agenda

Wachtlijstproblematiek (toename klachten)

Oplopend tekort aan (zorg)personeel

Explosief stijgende kosten (ravijnjaar)

Veel eenzaamheid (48,6%) onder Nederlanderse burgers

VAB

Stressoren voor mensen met autisme

Moeite met het vinden van passende hulp

Voor iedere hulpvraag een andere hulpverlener

Stress over urentoekenning, -verlenging

Stress over doelen

Wisselende begeleiders

Keer op keer hetzelfde verhaal vertellen

Zorgmijden

VAB

Levensloopbegeleiding

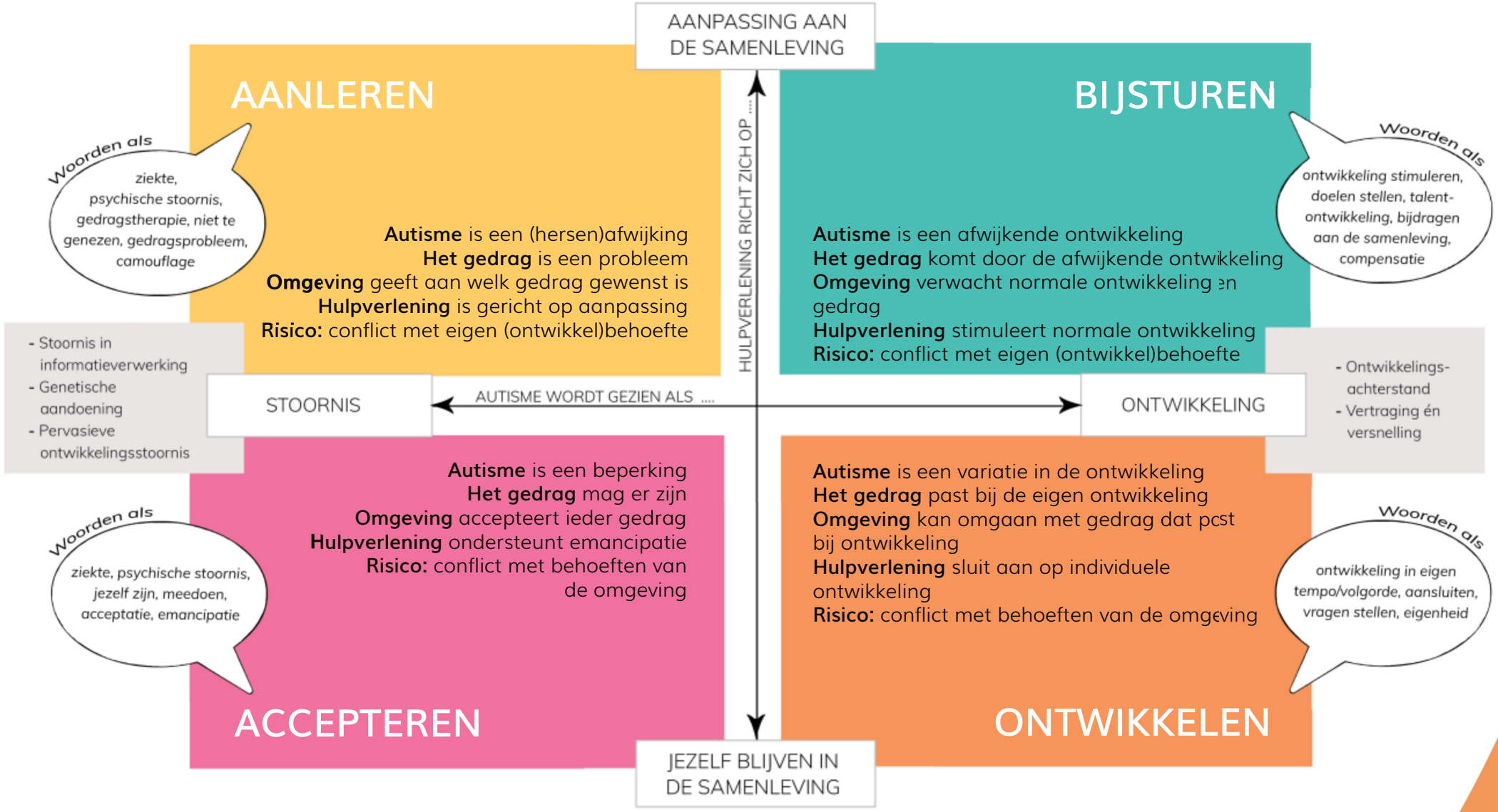
2018-2023

Pilot en ontwikkeling Levensloopbegeleiding VAB

2024 VWS

Ondersteuningsprogramma implementatie bij gemeenten

VAB


AANPASSING AAN DE SAMENLEVING
AANLEREN
Woorden als
ziekte, psychische stoornis, gedragstherapie, niet te genezen, gedragsprobleem, camouflage
Autisme is een (hersen)afwijking
Het gedrag is een probleem
Omgeving geeft aan welk gedrag gewenst is
Hulpverlening is gericht op aanpassing
Risico: conflict met eigen (ontwikkel)behoefte
- Stoornis in informatieverwerking
- Genetische aandoening
- Pervasieve ontwikkelingsstoornis
HULPVERLENING RICHT ZICH OP ....
BIJSTUREN
Woorden als
ontwikkeling stimuleren, doelen stellen, talent-ontwikkeling, bijdragen aan de samenleving, compensatie
Autisme is een afwijkende ontwikkeling
Het gedrag komt door de afwijkende ontwikkeling
Omgeving verwacht normale ontwikkeling en gedrag
Hulpverlening stimuleert normale ontwikkeling
Risico: conflict met eigen (ontwikkel)behoefte
- Ontwikkelings-achterstand
- Vertraging én versnelling
STOORNIS
AUTISME WORDT GEZIEN ALS ....
ONTWIKKELING
Autisme is een beperking
Het gedrag mag er zijn
Omgeving accepteert ieder gedrag
Hulpverlening ondersteunt emancipatie
Risico: conflict met behoeften van de omgeving
Woorden als
ziekte, psychische stoornis, jezelf zijn, meedoen, acceptatie, emancipatie
ACCEPTEREN
Autisme is een variatie in de ontwikkeling
Het gedrag past bij de eigen ontwikkeling
Omgeving kan omgaan met gedrag dat past bij ontwikkeling
Hulpverlening sluit aan op individuele ontwikkeling
Risico: conflict met behoeften van de omgeving
Woorden als
ontwikkeling in eigen tempo/volgorde, aansluiten, vragen stellen, eigenheid
ONTWIKKELEN
JEZELF BLIJVEN IN DE SAMENLEVING

de Klik



VAB

Levenslang (beschikbaar)



Levensbreed



VAB

Levensvolgend



VAB

Het goede gesprek & maatwerk regelen





VAB

Lerend team



De verschillen op een rijtje

- Eigen regie vanaf het eerste moment
- Beweging in het leven van de deelnemer
- Geen indicatie, geen bepaalde looptijd, geen vast aantal uren per week
- Groepsfinanciering (minimaal 20, oplopend naar 50 deelnemers)



Wat levert het een gemeente op?

- Meer inclusie
- Adequatere zorg voor mensen met autisme
- Tevredener burgers, minder crises
- Meer participatie op school en werk
- Afname gebruik eerste en tweedelijns zorg
- Minder bureaucratie (o.a. beschikkingen, verlengingen, evaluaties)
- .....

VAB

VWS ondersteuningsprogramma

- Looptijd 2024-2026
- Implementatie bij 17 gemeenten in Nederland
- VAB en de gemeente zorgen gezamenlijk voor inbedding van LLB VAB
- Ondersteuning op maat
- VAB maakt informatie over de methodiek breed bekend en beschikbaar

VAB

HET KAN ANDERS

Vanuit Autisme Bekeken bevordert inclusie,

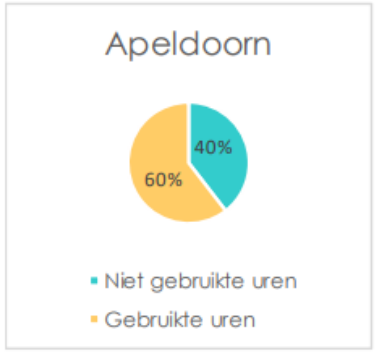
óók voor mensen met autisme

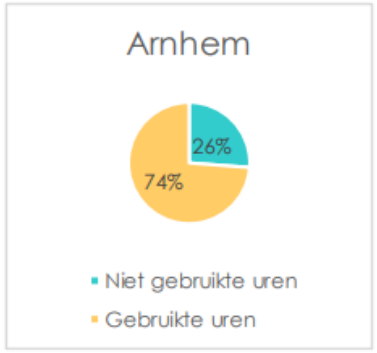
VAB

Urenbestedingen pilot Levensloopbegeleiding VAB

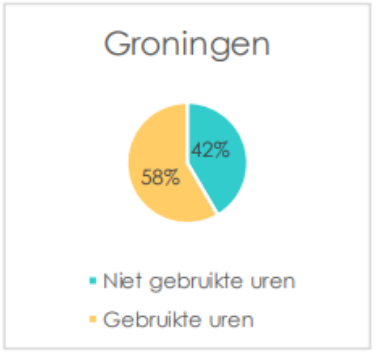
Betreft periode nov 2020 tm dec 2023

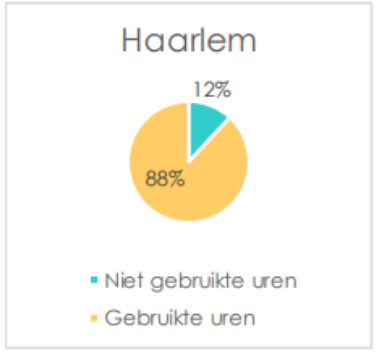
Groep	Niet gebruikte uren	Gebruikte uren	Totaal uren
Apeldoorn	3.174	4.856	8.030
Arnhem	2.351	6.629	8.980
Den Haag	2.522	2.811	5.333
Groningen	2.668	3.754	6.422
Haarlem	1.079	7.979	9.059
Haarlemmermeer	1.548	4.552	6.100
Utrecht	2.298	6.129	8.427
Totaal	**15.642**	**36.710**	**52.351**

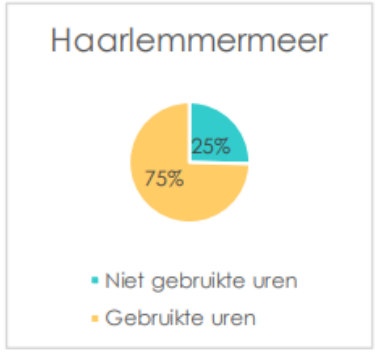


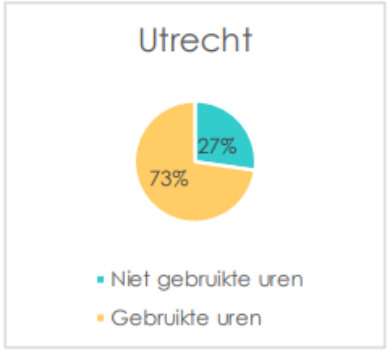


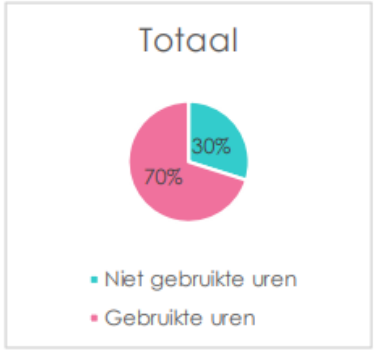




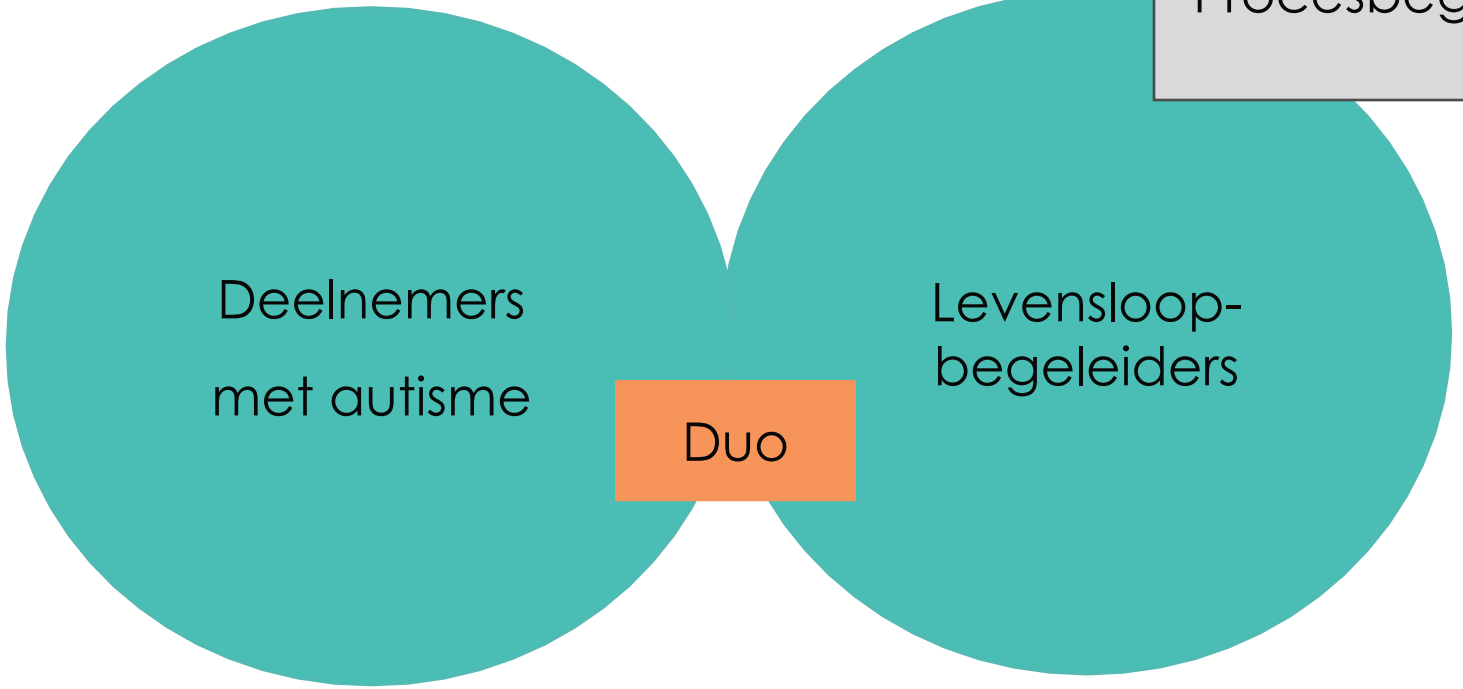








Een groep bestaat uit



Procesbegeleider

Contactpersoon
Duo's

Projectleider &
ondersteunend team

Pool met nieuwe
Levenloopbegeleiders

VAB

VAB

VANUIT AUTISME
BEKEKEN

Levensloopbegeleiding VAB in Arnhem

Extra informatie n.a.v. Politieke Avond 20 nov '24

Inhoud

Inleiding ... 3

1. Levensloopbegeleiding VAB in het kort ... 3

1.1. De Klik ... 3

1.2. Levensbreed ... 3

1.3. Levensvolgend ... 3

1.4. Levenslang ... 4

1.5. Doen wat nodig is ... 4

1.6. Groepsfinanciering ... 4

2. Kwaliteitsbewaking voor en tijdens Levensloopbegeleiding VAB ... 5

2.1. Kwaliteitstoets beoogde Levensloopbegeleider ... 5

2.1. Lerend team ... 5

2.2. Contactmomenten contactpersonen duo's ... 6

2.3. HKZ/ISO 9001 certificering ... 6

3. Op- en afschalen ... 6

4. Bekostiging ... 7

5. Het ondersteuningsprogramma ... 7

5.1. Praktisch ... 7

5.2. Kwaliteit ... 8

5.3. Financieel ... 8

6. Vervolgstappen ... 8

7. Bijlagen ... 9

Inleiding

Op woensdag 20 november mochten wij van Stichting Vanuit Autisme Bekeken (VAB) te gast zijn bij een Politieke Avond van uw Raad. Veel dank daarvoor. Wij hebben het als een bijzondere en waardevolle avond ervaren. Hoewel het absoluut niet ons dagelijks werk is om gemeenteraadsleden op deze manier toe te spreken, hebben onze Willem en Ria hun uiterste best gedaan u mee te nemen in Levensloopbegeleiding VAB. Tijdens de avond zijn er een aantal vragen gesteld. Ook na de avond kwamen er nog aanvullende vragen om informatie. Die proberen wij in dit stuk zo goed mogelijk te beantwoorden.

1. Levensloopbegeleiding VAB in het kort

Levensloopbegeleiding is niet nieuw. De methode Levensloopbegeleiding VAB is dat wel. Deze unieke aanpak is samen met mensen met autisme ontwikkeld en getest en onderscheidt zich van andere vormen van begeleiding door de volgende uitgangspunten:

1.1. De Klik

De persoon met autisme die een ondersteuningsbehoefte heeft (de deelnemer) heeft eigen regie vanaf het eerste moment. Deelnemers krijgen namelijk geen Levensloopbegeleider VAB toegewezen, maar kiezen die zelf. Deelnemers kunnen een begeleider uit het eigen netwerk kiezen of uit een door VAB samengestelde (video-) pool van potentiële begeleiders. Alleen als er een 'klik' is, en de beoogd Levensloopbegeleider door VAB op geschiktheid beoordeeld is, start de begeleiding. VAB bewaakt de kwaliteit van de begeleiding en zorgt voor training, scholing en intervisie voor de Levensloopbegeleiders.

1.2. Levensbreed

De begeleiding kan zich richten op alle domeinen: onderwijs, werk, relaties, hulpverlening, vrije tijd, over de traditioneel en juridisch onderscheiden levensdomeinen heen. Dat betekent niet dat Levensloopbegeleiders van al deze domeinen diepgaande kennis hoeven te hebben. Wanneer er een ondersteuningsbehoefte is die door de Levensloopbegeleider niet geboden kan worden (zoals bijvoorbeeld specialistische ggz of dagbesteding), kan de Levensloopbegeleider ondersteunen bij het activeren van passende hulp. De Levensloopbegeleider blijft daarbij als contactpersoon aan de zijlijn aanwezig.

1.3. Levensvolgend

De begeleiding neemt in intensiteit toe en af al naar gelang nodig. Soms intensief, soms ook langdurig slechts op 'waakvlam'-niveau. Er wordt geen vast aantal uren per week vastgelegd. Wel maken deelnemer, Levensloopbegeleider en VAB bij aanvang een inschatting van het benodigde aantal uren. Dit aantal ligt gemiddeld rond de 2,5 uur per week. De Levensloopbegeleider VAB kan extra worden ingezet als dat nodig is

en minder waar dat kan. Tijdig opschalen kan escalaties voorkomen. Bovendien wordt er door de mogelijkheid tot waakvlamcontact nooit meer ondersteuning ingezet dan er nodig is.

1.4. Levenslang

De begeleiding duurt zo lang als mogelijk en/of nodig is. Dat betekent dat deelnemer en begeleider tijd krijgen om een vertrouwensband op te bouwen. Dit is, zeker voor mensen met autisme, een belangrijke succesfactor voor een langdurige en effectieve begeleidingsrelatie. Door dit opgebouwde vertrouwen zien we dat het benodigde aantal begeleidingsuren op den duur vaak daalt.

Wanneer een Levensloopbegeleider om wat voor reden dan ook (pensionering, andere baan, verdwenen klik) de begeleiding niet voort kan zetten, wordt er samen met de Deelnemer gezocht naar een nieuwe begeleider waarbij de eigen regie van de Deelnemer en de Klik opnieuw leidend zijn. We zien dat het voor de Deelnemers minder belastend is om een nieuwe begeleider te krijgen wanneer zij daar zelf de regie in hebben dan wanneer dit voor hen besloten wordt.

1.5. Doen wat nodig is

De Levensloopbegeleider doet wat nodig is en sluit daarbij aan bij wat de deelnemer wil en kan. Dat betekent dat de werkzaamheden divers kunnen zijn. Denk bijvoorbeeld aan coachende gesprekken, maar ook aan meegaan naar belangrijke afspraken, aanpassingen regelen op werk of school, samen iets ondernemen wat de deelnemer (nog) niet zelf kan of durft of spreken met naasten en andere hulpverleners. Alles wat nodig is om ontwikkeling en beweging in het leven van de deelnemer te brengen.

In enkele gevallen is er aanvullende ondersteuning noodzakelijk, bijvoorbeeld behandeling bij de GGZ. De Levensloopbegeleider begeleidt dit proces. In de pilot is gebleken dat de inzet van aanvullende hulp- en zorg is afgenomen bij Deelnemers van Levensloopbegeleiding VAB, ten opzichte van de periode voorafgaand aan de start met Levensloopbegeleiding VAB

1.6. Groepsfinanciering

Wanneer LLB VAB wordt opgezet vanuit een groepsfinanciering, zien we dat de kosten van op- en afschaling (inclusief waakvlamondersteuning) bij deelnemers op groepsniveau uitmiddelen. Dat wil zeggen dat de tijdelijke opschaling van de één uit de tijdelijke afschaling van de ander betaald kan worden. Uit de pilot blijkt dat dit effect bij een groep van tenminste 20 deelnemers het beste bereikt wordt. Door op deze manier te financieren, is verantwoord financieel beleid mogelijk.

2. Kwaliteitsbewaking voor en tijdens Levensloopbegeleiding VAB

Bij Levensloopbegeleiding VAB hebben de Deelnemer en Levensloopbegeleider veel ruimte om het contact in te vullen op de manier die voor de Deelnemer het beste werkt. Om goed aan te kunnen sluiten bij de deelnemer en tegelijkertijd effectieve, professionele begeleiding te bieden, is het belangrijk dat de Levensloopbegeleiders begeleiding van hoge kwaliteit bieden. Om dit te waarborgen is er binnen de Levensloopbegeleiding VAB-methode veel aandacht voor kwaliteitsbewaking.

2.1. Kwaliteitstoets beoogde Levensloopbegeleider

Een belangrijke voorwaarde voor succesvolle levensloopbegeleiding is de klik met de begeleider, zo blijkt uit de pilot. Daarom kiezen deelnemers aan Levensloopbegeleiding VAB zelf hun eigen levensloopbegeleider. De contactpersoon duo's [1]van VAB beoordeelt de geschiktheid van de levensloopbegeleider. Deze contactpersoon is altijd een geschoolde professional met kennis en ervaring in de hulpverlening aan mensen met autisme.

Een Levensloopbegeleider beschikt in elk geval over de volgende capaciteiten:

- Een basishouding van aandacht, respect en interesse
- Werkt vanuit gelijkwaardigheid en met empathie
- Levenservaring en goed reflecterend vermogen
- Integer, stabiel en standvastig
- Ondernemend en kan goed out of the box denken
- In staat de grenzen aan het eigen kunnen te herkennen en wanneer nodig tijdig extra ondersteuning in te schakelen
- Bereid het opleidings- en trainingsprogramma te volgen
- Bereid deel te nemen aan intervisie

2.2. Lerend team

De Levensloopbegeleiders vormen binnen een gemeente een lerend team. Zij krijgen het eerste jaar een intensieve training (tijdens de pilotperiode zijn de organisatie en kosten voor VAB) en hebben jaarlijks 6 verplichte intervisiemomenten. Deze trainingen en intervisies worden begeleid door een professionele Procesbegeleider, die voor een aantal uren per maand voor deze taak wordt ingekocht.

[1] Dit is een professioneel opgeleide hulpverlener die verantwoordelijk is voor alle opgeschaalde casuïstiek en aanspreekpunt is voor deelnemers, levensloopbegeleiders en procesbegeleiders

2.3. Contactmomenten contactpersonen duo's

De contactpersoon duo's had tijdens de pilot tweemaal per jaar contact met iedere deelnemer om te vragen naar het verloop van de Levensloopbegeleiding. Tijdens deze gesprekken (waar een impressie van te lezen is in de flyer: Levensloopbegeleiding VAB- ervaringen van deelnemers) spraken zij over het verloop, feedback, knelpunten, de klik (is de klik er nog?) en eventuele vragen van de deelnemer. Wij raden gemeenten aan deze vorm van kwaliteitsbewaking ook toe te passen.

2.4. HKZ/ISO 9001 certificering

Alhoewel er niet standaard gewerkt wordt met SKJ geregistreerde begeleiders, is Levensloopbegeleiding VAB wel aan te bieden door een zorgaanbieder met een HKZ/ ISO 9001 certificering, Door de uitzondering op de standaardeisen goed te omschrijven, past het aanbod binnen deze certificering.

3. Op- en afschalen

Iedere Deelnemer krijgt bij aanvang een gemiddeld aantal uren per week toegewezen. Met de ingeschatte uren van minimaal 20 deelnemers bij elkaar, hebben we gezien dat er door alle deelnemers naar behoefte gebruik gemaakt kan worden van de (gezamenlijk) beschikbare uren. De piekmomenten zijn immers per deelnemer verschillend waardoor het waakvlamcontact van de ene deelnemer de intensievere begeleiding van de andere deelnemer bekostigt.

De eerste periode van elkaar leren kennen, vraagt om contact en dus: uren. Na verloop van tijd zien we dat de ureninzet gemiddeld afneemt. In de bijlage ‘Urenbesteding pilot Levensloopbegeleiding VAB’ is overzichtelijk weergegeven dat de ingeschatte uren over een periode van ruim drie jaar, structureel niet opgebruikt worden. Sterker nog: maar liefst 30% van de uren wordt niet gebruikt. Met deze besparing, die zich na verloop van tijd voordoet, kan er ruimte komen om extra deelnemers toe te voegen. Voor hetzelfde gereserveerde begeleidingsbudget kan de gemeente dan nóg meer inwoners met autisme zeer passende ondersteuning bieden.

Hoewel de Deelnemer regie heeft op het op- en afschalen, monitort de Levensloopbegeleider met regelmaat of er extra of juist minder contactmomenten gewenst zijn. Het doel van ‘beweging brengen in het leven van de deelnemer’ blijft hierbij voorop staan. Wanneer de ureninzet langdurig opvallend hoog is, zal de contactpersoon duo's contact opnemen om te onderzoeken waar deze verhoging zijn oorsprong vindt en of er naast de Levensloopbegeleiding wellicht andere ondersteuning noodzakelijk is.

4. Bekostiging

Het ministerie van VWS stelt voor dat gemeenten de bekostiging van Levensloopbegeleiding VAB vanuit het voorliggend veld in een algemene voorziening regelen. Om tot een verantwoord financieel beleid te komen waarbij de kosten van op- en afschaling elkaar uitmiddelen, is er een groep van tenminste twintig deelnemers nodig. Dit effect heeft zich in de pilot laten zien en is bij punt 3 'op- en afschalen' verder toegelicht.

Uit gesprekken met gemeenten komt naar voren dat financiering vanuit het voorliggend veld niet altijd de gewenste vorm is. Indien gewenst kunnen wij daarom gezamenlijk andere financiële mogelijkheden verkennen voor inbedding in het gemeenteaanbod, zoals bijvoorbeeld het opbouwen van een groepsbudget met individuele, reeds toegekende WMO-uren.

5. Het ondersteuningsprogramma

Om een impuls te geven aan de verdere ontwikkeling van Levensloopbegeleiding VAB heeft het ministerie van VWS besloten om van 2024-2026 te voorzien in een ondersteuningsprogramma voor gemeenten. Hiermee wil zij de borging en inbedding van deze vorm van Levensloopbegeleiding in het sociaal domein bevorderen én kennis en informatie over de methodiek breed bekend en beschikbaar te maken.

Binnen dit ondersteuningsprogramma is er veel mogelijk. Hieronder schetsen we kort een aantal van de mogelijkheden. We gaan graag met u in gesprek op te bepalen welke ondersteuning voor Arnhem het meest gewenst is.

De ondersteuning vanuit het ondersteuningsprogramma is drieledig.

- Praktisch
- Kwaliteit
- Financieel

5.1. Praktisch

Om te zorgen dat gemeenten na afloop van het ondersteuningsprogramma zelfstandig Levensloopbegeleiding VAB voort kunnen zetten, ondersteunen wij niet alleen bij het opzetten ervan, maar zorgen wij ook dat er voldoende opgeleide en getrainde lokale medewerkers komen. Hieronder leest u een aantal praktische zaken waarbij VAB tijdelijk kan ondersteunen.

- Vinden van potentiële deelnemers en levensloopbegeleiders
- Opzetten van een lokale pool van Levensloopbegeleiders

- Ondersteunen bij het werven van een procesbegeleider en contactpersoon duo's
- Opstarten lokale groep Levensloopbegeleiders
- Vormgeven intervisie-momenten
- Opstarten samenwerking met lokale organisaties voor ervaringsdeskundigheid
- Administratieve ondersteuning door VAB (met ervaringskennis vanuit de pilot-periode)
- Ondersteunen bij opmaken beleidsplannen, subsidie-aanvragen, etc.

5.2. Kwaliteit

Het succes van Levensloopbegeleiding VAB staat of valt met het bewaken van de kwaliteit van de geleverde begeleiding. Daarom ondersteunt VAB gemeenten in aanloop naar het zelfstandig aanbieden van Levensloopbegeleiding VAB bij diverse kwaliteitsdoeleinden. Hieronder vindt u er een aantal.

- Aanbieden van een volledig opleidings- en trainingsprogramma voor de nieuwe Levensloopbegeleiders (in het eerste jaar)
- Potentiële Levensloopbegeleiders beoordelen op geschiktheid
- Deelnemers begeleiden bij het vinden van de juiste match
- Trainen en inwerken lokale procesbegeleider en contactpersoon duo's
- Lokaal onderzoek tijdens de implementatieperiode t.b.v. effectmeting en bijsturing
- Toegang tot de tijdens de pilot (door)ontwikkelde methode en bijbehorende middelen
- Vraagbaak voor gemeenten en lokale partners op kwaliteitszaken

5.3. Financieel

Vanuit Autisme Bekeken draagt voor een afgesproken periode, naar behoefte (een deel van) de kosten van hierboven genoemde zaken met betrekking tot implementatie, kwaliteitsbewaking en administratieve opstart van Levensloopbegeleiding VAB. Hoe deze financiële ondersteuning er precies uitziet, is maatwerk en bespreken we graag met u.

6. Vervolgstappen

In de gemeente Arnhem heeft één van de zeven pilotgroepen van Levensloopbegeleiding VAB gedraaid in de periode van 2019-2023. VAB verkent graag de mogelijkheden om de Deelnemers en Levensloopbegeleiders van deze pilot, én andere inwoners van Arnhem met autisme en een ondersteuningsbehoefte, ook in de toekomst van Levensloopbegeleiding VAB te laten profiteren.

7. Bijlagen

- Rapport Levensloopbegeleiding VAB werkt door
- Grafiek besteding uren in de pilot
- Verdeling besteding deelnemers
- Presentatie LLB gemeente Arnhem 20 nov

LEVENSLOOP-BEGELEIDING VAB WERKT DOOR!

onderzoek pilot 2019-2022

MAD IMPACT

COLOFON

MAD IMPACT
RESEARCH TRAINING CONSULTANCY

MAD impact is een onafhankelijk onderzoeks- en
adviesbureau dat zich richt op impactvraagstukken.

www.madimpact.nl

Auteurs
Arne van Huis
Laura Bakker
Annelies Weijschede

Grafisch ontwerp
Laura Bolczek

Publicatie in opdracht van
Vanuit autisme bekeken (VAB)

Amsterdam, 01.11.2022

LEVENSLOOP-BEGELEIDING VAB WERKT DOOR!

onderzoek pilot 2019-2022

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 10

WAAROM DEZE PILOT? 14
- Waarom dit onderzoek? 15

WAT IS LEVENSLOOPBEGELEIDING? 20
- Zelf levensloopbegeleider kiezen 21
- Geen uitkomstverplichting en flexibele inzet 21
- Aansluiten bij deelnemer 22
- Inpassen in een breder systeem 23
- Competenties levensloopbegeleider 24
- Wat is levensloopbegeleiding niet? 24
- Kwaliteit levensloopbegeleiding 25

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN LEVENSLOOPBEGELEIDING? 26
- Deelnemers 26
- Naasten 29
- Levensloopbegeleiders 31
- Invloed corona op pilot 33

WISSELEN EN UITSTROMEN 36
- Moeilijk keuze voor deelnemers 36
- Deelnemer stroomt uit 37
- Deelnemer wisselt 37
- Levensloopbegeleider stroomt uit 38
- Wisselen en uitstromen, een probleem? 38

NAASTE ALS LEVENSLOOPBEGELEIDER 39
- Kiezen naaste-levensloopbegeleider 40
- Naaste-levensloopbegeleider is professional 40
- Naaste-levensloopbegeleider goede zaak? 41

WIE ZIJN DE RESPONDENTEN? 43
- Deelnemers 43
- Naasten 52
- Levensloopbegeleiders 53

EVALUATIE VAN DE THEORY OF CHANGE 58
- Deelnemers 58
- Naasten 58
- Levensloopbegeleiders 58
- Maatschappij 59
- Impact 59
- Aandachtspunten voor de toekomst 59

BIJLAGE 1. ONDERZOEKSAANPAK 62

BIJLAGE 2. ACHTERGRONDTABELLEN 65

BIJLAGE 3. LITERATUURLIJST 67

BAS & GEA

Bas, Marloes en Gea benoemen het alle drie: de tuin opruimen in het eerste jaar van de levensloopbegeleiding was een groot succes en heeft de relatie tussen de 65-jarige Bas en zijn vrouw Marloes uit de gevarenzone gehaald. Maar het opruimen van de garage in het tweede jaar zette de begeleidingsrelatie tussen Bas en Gea ernstig onder druk.

Vanaf het begin was er een sterke 'klik' tussen Gea en Bas. Toen Gea als levensloopbegeleider begon, was er veel aan de hand. Gea: "Bas was erg depressief toen ik begon. Hij had geen structuur in de week, weinig tot geen sociale contacten, deed niets aan beweging en het huis groeide dicht door wat hij bewaarde. Dit leidde tot een heel slechte relatie met Marloes."

Gea sprak met Bas en Marloes, samen en afzonderlijk. Uit die gesprekken kwamen gevoelens van frustratie aan het licht bij Marloes en gevoelens van onvermogen bij Bas. Bas wilde wel maar het lukte niet en Marloes ergerde zich zo dat ze er niet meer verantwoordelijk voor wilde zijn. Een van de hete hangijzers was de verzamelwoede van Bas. Als oud-meubelmaker met veel plannen en weinig uitvoering, had hij de afgelopen twintig jaar zoveel hout en materialen verzameld in de achtertuin - om ooit te bewerken tot meubels - dat de keukendeur al jaren niet meer open kon. Marloes voelde zich letterlijk opgesloten.

Toen Marloes met hun zoon naar de Verenigde Staten op vakantie ging, was dat het moment om de spullen op te ruimen. Gea en Bas hadden al weken gesproken over hoe de tuin zo vol was geraakt, welk belang Bas aan het hout hechtte, wat Marloes voor hem betekende en wat voor effect zijn verzamelwoede had op zijn huwelijk. Bij terugkomst kon Marloes haar ogen niet geloven: "Ik stond zo'n beetje te janken toen ik het zag. Niet alleen van het opruimen, maar ook als ik denk aan hoe Gea dat voor elkaar gekregen heeft. Ze heeft het samen gedaan met Bas."

Bij het opruimen van de tuin was een deel van de spullen naar de garage verplaatst. Maar een jaar later was de garage de nieuwe verzamelplek van Bas geworden en kon er niemand meer in of uit. Bas en Gea gingen samen door alle spullen heen. Maar Bas kon niets wegdoen. Toen is in overleg tussen Bas, Marloes en Gea besloten

om er een externe partij bij te halen die de garage ging leeghalen. Op de dag zelf was Bas niet aanwezig. Toen hij terugkwam bleek deze stap voor hem toch te groot. Hij was vooral heel erg boos, boos op Gea. Het heeft wel behoorlijk veel tijd gekost om de schade hiervan te herstellen, maar het lijkt nu, een jaar later, weer goed.

Tussen Bas en Marloes is meer wederzijds begrip ontstaan, mede dankzij de interventies van de levensloopbegeleider. De dreiging van een scheiding is afgewend. Beiden geven aan zich gehoord en serieus genomen te voelen. Marloes zegt: “Niet meer bang hoeven zijn dat je man heel boos en dwars is [...]. Ik kom nu graag weer thuis.”

Sinds de start van de pilot Levensloopbegeleiding gaat het steeds beter met Bas. Hij zegt daar zelf over: “De pilot heeft me overeind gehouden”, “Door de pilot voel ik me gesteund [...] er ging weer een deur open en het werd zo fijn”, “Ja ik heb wel het gevoel dat ik verder kom, al gaat het wel traag, maar ik kom verder en daar ben ik blij mee.”

Bas heeft grote stappen gezet, zoals het opruimen van de tuin. Maar ook de kleine stapjes van de afgelopen drie jaar sorteren resultaat. Bas gaat tegenwoordig zelfstandig de deur uit, kookt voor Marloes en kan beter formuleren wat hij voelt en bedoelt. Hij is bijna nooit meer boos of heel erg verdrietig en een stuk minder gesloten.

Samenvatting

In 2009 stelde de Gezondheidsraad in haar advies ‘Autismespectrumstoornissen: een leven lang anders’ dat levensloopbegeleiding voor mensen met autisme[1] een belangrijke ontbrekende schakel in de zorg is. Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft in 2018 aan Vanuit autisme bekeken (VAB) gevraagd uit te zoeken hoe goede gespecialiseerde cliëntondersteuning voor mensen met autisme er in de praktijk uitziet en hoe dat het best georganiseerd kan worden. Zo is in 2019 de pilot Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme gestart. De pilot is gefinancierd door VWS en maakt onderdeel uit van hun programma ‘Volwaardig Leven’. MAD impact doet onderzoek naar de betekenis van de pilot voor deelnemers, naasten, levensloopbegeleiders en de maatschappij.

IMPACT

Levensloopbegeleiding heeft zonder twijfel grote positieve impact op de levens van deelnemers en hun naasten. Levensloopbegeleiding werkt omdat er tijd is om elkaar écht te leren kennen en te groeien in samenwerking en vertrouwen binnen het vaak complexe leven van de deelnemer en diens naasten. In nauwe afstemming prioriteiten bepalen, niet te hoge verwachtingen wekken of te hoge eisen stellen, maar anticiperen op nieuwe vragen en verrassingen.

Bij deelnemers zien we in het eerste jaar van de levensloopbegeleiding een toename van levensgeluk, een versterking van de eigen autonomie en zelfstandigheid. Vanuit vertrouwen durft de deelnemer nieuwe stappen te zetten en ontstaan bij de levensloopbegeleider kennis en inzicht die nodig zijn om preventief, proactief en ontwikkelgericht te kunnen begeleiden.

Levensloopbegeleiding werkt door omdat na het eerste jaar steeds grotere vraagstukken aan bod komen en positieve resultaten zichtbaar worden op het vlak van sociale relaties, lichamelijk welzijn en psychisch welzijn. En wie weet liggen verdere ontwikkelingen op het vlak van bijvoorbeeld onderwijs, arbeidsparticipatie en persoonlijke groei in het verschiet. Deelnemers melden zelf dat door de aanwezigheid van een levensloopbegeleider de inzet van zwaardere zorg, schooluitval, werkverzuim, bijstand en schuldenproblematiek zijn voorkomen.

De intensiteit van de geboden levensloopbegeleiding is niet aan een maximumaantal uren per week gebonden, maar in de praktijk zien we een gemiddelde inzet van 2,6 uur levensloopbegeleiding per week. Op onnodige zorg zitten de deelnemers niet te wachten. Juist de zekerheid van de beschikbaarheid van een vangnet, in de vorm van passende begeleiding, geeft de deelnemer het vertrouwen dat er indien nodig hulp beschikbaar is.

DEELNEMERS

Alle deelnemers[2] aan de pilot geven aan baat te hebben bij levensloopbegeleiding. Resultaten van de pilot voor de deelnemers zijn te vinden op de volgende terreinen:

Zelfstandigheid

- Deelnemers kunnen beter omgaan met hun kwetsbaarheden
- Deelnemers kunnen beter hun eigen problemen oplossen
- Deelnemers ervaren meer structuur in hun leven
- Deelnemers ervaren grotere zelfredzaamheid
- Deelnemers weten beter waar ze goed in zijn
- Deelnemers leren hulp in te schakelen vóórdat zaken uit de hand lopen

Participatie

- Deelnemers vergroten hun bijdrage aan de maatschappij
- Deelnemers voelen zich beter begrepen en begrijpen anderen beter
- Deelnemers voelen zich minder anders dan anderen
- Deelnemers onderhouden meer sociale contacten

[1] In deze rapportage wordt gesproken over “mensen met autisme”. Maar waar “mensen met autisme” staat kan ook “autisten” gelezen worden.

[2] Alle mensen met autisme worden in de pilot “deelnemer” genoemd. Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om deelnemers met hij aan te duiden, ook omdat bijna 60% van de deelnemers man is.

Kwaliteit van leven
- Deelnemers zetten positieve stappen die hen alleen niet lukten
- Deelnemers ervaren meer levensgeluk
- Deelnemers voelen zich lichamelijk beter
- Deelnemers voelen zich psychisch beter
- Deelnemers ervaren minder spanning, angst en vermoeidheid
- Deelnemers voelen zich opgewekter

NAASTEN

Alle betrokken naasten zijn erg positief over de pilot levensloopbegeleiding. Voor naasten van mensen met autisme werkt levensloopbegeleiding omdat:
- Naasten niet langer alleen staan in hun zorg voor de deelnemer
- Naasten minder uren besteden aan de zorg voor de deelnemer
- Naasten zich minder gespannen voelen
- Naasten een betere balans vinden tussen draaglast en draagkracht, waardoor overbelasting wordt voorkomen

LEVENSLOOPBEGELEIDERS

Voor levensloopbegeleiders werkt levensloopbegeleiding omdat:
- Levensloopbegeleiders werken vanuit de 'klik', nabijheid en de vertrouwensrelatie met de deelnemer
- Levensloopbegeleiders werken aan dat wat de deelnemer nodig heeft
- Levensloopbegeleiders zich als professional blijven ontwikkelen door training en intervisie
- Levensloopbegeleiders zich gesteund weten in een lokaal netwerk
- Levensloopbegeleiders betere samenwerking tussen betrokken hulpverleners ervaren
- Levensloopbegeleiders hebben het gevoel te werken aan een meer inclusieve samenleving

WISSELEN EN UITSTROMEN

Uit het onderzoek blijkt dat het wisselen van levensloopbegeleider, mits zorgvuldig begeleid, geen negatieve gevolgen heeft voor de effectiviteit van de levensloopbegeleiding. In de eerste twee jaar van de pilot zijn er 22 deelnemers van levensloopbegeleider gewisseld en 17 deelnemers uitgestroomd. Na deze periode neemt zowel het aantal wisselingen als het aantal deelnemers dat uitstroomt sterk af. Met de tijd wordt de begeleidingsrelatie bestendiger. Het arbeidsverloop in de pilot ligt met 9% per jaar op de helft van het landelijk gemiddelde van 18%[3].

NAASTE ALS LEVENSLOOPBEGELEIDER

De kwantitatieve data laten een bovengemiddeld sterke positieve verschuiving zien in psychisch welzijn en levensgeluk bij deelnemers met een naaste-levensloopbegeleider. Uit het onderzoek komt naar voren dat in alle gevallen de naaste-levensloopbegeleiders (in meer of mindere mate van afstemming) zichzelf als levensloopbegeleider aanwees. Deelname aan training en intervisie helpt hen in het dragen van hun verantwoordelijkheid voor hun naaste. Ze leren reflectief naar hun naaste te kijken, ze verwerven kennis en knowhow en kunnen terugvallen op collega's.

Zeven van de elf naaste-levensloopbegeleiders begeleiden naast hun kind, partner of broer ook anderen. Zij merken op dat de begeleiding van hun naaste emotioneel een stuk belastender is dan het begeleiden van anderen.

Deelnemers en levensloopbegeleiders benoemen de voordelen van naaste-levensloopbegeleiding:
- Bestaande liefdevolle band tussen deelnemer en levensloopbegeleider zorgt voor groot vertrouwen, sterke betrokkenheid en snelle start van begeleiding
- Mogelijkheid voor realtime interventies

[3] Consultancy.nl, 2021; Regio+, 2020

- Versterking rol ouder of partner, waardoor rust kan ontstaan in huiselijke systeem
- De naaste-levensloopbegeleider brengt een betekenisvol, andersoortig perspectief in in de lokale groep

KENMERKEN LEVENSLOOPBEGELEIDING

Het zijn onderstaande uitgangspunten die voor de deelnemers het verschil maken en die in samenhang de aanpak Levensloopbegeleiding VAB vormgeven:

Relatie deelnemer-levensloopbegeleider

- Deelnemer kiest zelf zijn levensloopbegeleider op basis van de 'klik', waardoor eigen regie behouden blijft
- Deelnemer neemt het voortouw in tijd, plaats en inhoud van de levensloopbegeleiding
- Deelnemer kan op ieder moment besluiten de begeleidingsrelatie te beëindigen
- Er is sprake van wederzijdse toewijding, waardoor de deelnemer bij nood de levensloopbegeleider kan bereiken, ook buiten kantooruren
- Er is sprake van gelijkwaardigheid
- Er is sprake van nabijheid

Praktijk van levensloopbegeleiding

- Geen outputverplichting maar inspringen op vraagstukken zoals deze zich aandienen
- Flexibele inzet van de levensloopbegeleider in tijd, plaats en inhoud
- Gericht, respectvol en liefdevol stimuleren van beweging
- Langdurig en laagdrempelig beschikbare begeleiding
- Begeleiden op verschillende terreinen als onderwijs, werk, sociale relaties, geldzaken etc.
- Regelen van maatwerkoplossingen, indien gewenst
- Door nabijheid en beschikbaarheid wordt escalatie voorkomen
- Beperking van bureaucratische behandelplannen en verantwoording

Organisatie van levensloopbegeleiding

- Wanneer een deelnemer een (nieuwe) levensloopbegeleider kiest, helpt VAB woorden te geven aan wensen waardoor een passende keuze makkelijker wordt
- Levensloopbegeleiders werken in een lokale groep samen
- Levensloopbegeleiders benutten binnen de lokale groep elkaars competenties, kennis, ervaring en netwerk
- Levensloopbegeleiders nemen verplicht deel aan training en intervisie en ondersteunen elkaar bij complexe vragen
- Onafhankelijke procesbegeleiding bij training en intervisie zorgt voor een kritische blik op eigen en andermans werk, waarmee kwaliteit en doelmatigheid worden geborgd
- VAB heeft regelmatig direct contact met de deelnemers om te horen of alles goed gaat en er wellicht knelpunten, spanningen of veranderende behoeften ten aanzien van de begeleiding bestaan waar iets mee moet worden gedaan

In de pilot is veel ervaring opgedaan met de randvoorwaarden voor het organiseren van 'goede' levensloopbegeleiding. De ontwikkeling van deze randvoorwaarden staat nooit stil en nieuwe inzichten worden gebruikt om de uitvoeringspraktijk permanent te verbeteren. De professionele gemeenschap die binnen de pilot is gevormd en zich blijvend ontwikkelt, met de deelnemers, de naasten, de levensloopbegeleiders, de trainers, de procesbegeleiders en de projectorganisatie, vormt voor een belangrijk deel het kapitaal waarmee het succes van levensloopbegeleiding is te verklaren.

Of er uiteindelijk een landelijke uitrol komt van de praktijk die het onderzoek de afgelopen drie jaar van zeer nabij heeft mogen volgen, is uiteindelijk aan de politiek, maar voor MAD impact was het een eer om zo nabij te mogen zijn aan iets wat zoveel impact heeft gehad op de levens van zoveel mensen.

DAVID & BERNARD

Na een zware depressie vijf jaar geleden gaat het nu heel goed met de 26-jarige David. Met een out-of-the-box-interventie, in de vorm van meditatie, krijgt David zijn leven weer op de rit. Bernard brengt David in contact met meditatie. Dat blijkt een gouden greep. Meditatie geeft David inzicht in zichzelf en zijn autisme. Hij klimt snel uit een diep dal.

De hulp van Bernard, de voormalige pgb-jeugdbegeleider van David, wordt door de ouders ingeroepen nadat hun zoon met een overdosis in het ziekenhuis is beland. Doordat David en Bernard elkaar al tien jaar kennen, bestaan er wederzijds vertrouwen en respect. Bernard sluit aan bij de leefwereld van David en biedt een veilige bedding om samen te zoeken naar een passende oplossing. En hoewel Bernard zelf geen opleiding tot begeleider heeft, behaalt David onder zijn begeleiding wel blijvend resultaat.

Deze geschiedenis toont wat levensloopbegeleiding kan opleveren. De betrokkenheid van Bernard bij David helpt David zijn leefsituatie 180 graden te keren. David heeft twee jaar geleden zijn ict-opleiding afgerond en is zich blijven verdiepen in Tibetaans boeddhisme. Als gevolg daarvan heeft hij in 2021 een drie maanden durende reis naar Seattle (Amerika) gemaakt. Op retraite in Italië ontmoette dit voorjaar zijn nieuwe vriendin. Recentelijk bezocht hij haar in Mexico.

David zegt: “Als persoon ben ik best wel veranderd. Ik sta nu veel fijner, zekerder, in het leven en het is heel snel gegaan.” Lachend voegt hij toe: “Bernard en ik hebben hier veel wandelingen voor gemaakt.”

David heeft nog steeds warm contact met zijn levensloopbegeleider Bernard. Ze zitten bij dezelfde meditatiegroep en zien elkaar daar regelmatig. David heeft aangegeven minder behoefte te hebben aan begeleiding, het gaat immers goed. De levensloopbegeleiding staat daarom al twee jaar op waakvlamcontact waarbij het laatste jaar gemiddeld minder dan een halfuur contact per week is geweest. Als hij in de toekomst aanloopt tegen een probleem of een crisissituatie, kan hij laagdrempelig zonder bureaucratische rompslomp de frequentie van het contact verhogen. Deze zekerheid geeft David rust: “Ik sta er niet alleen voor. Er is iemand bij wie ik terechtkan als hulplijn. Ik kan terugvallen op iemand en de mogelijkheid behouden van begeleiding. Dat voelt prettiger.”

Waarom deze pilot?

In 2009 stelde de Gezondheidsraad in haar advies 'Autismespectrumstoornissen: een leven lang anders' dat levensloopbegeleiding voor mensen met autisme[4] een belangrijke ontbrekende schakel in de zorg is. Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft in 2018 aan Vanuit autisme bekeken (VAB) gevraagd uit te zoeken hoe goede gespecialiseerde cliëntondersteuning voor mensen met autisme er in de praktijk uitziet en hoe dat het best georganiseerd kan worden. Zo is in 2019 de pilot Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme gestart. De pilot is gefinancierd door VWS en maakt onderdeel uit van hun programma 'Volwaardig Leven'. MAD impact doet onderzoek naar de betekenis van de pilot voor deelnemers, naasten, levensloopbegeleiders en de maatschappij.

Naar schatting heeft 1,2% van de Nederlanders - 190.000 mensen - autisme. Dat is een verzamelnaam voor gedragskenmerken die – volgens de DSM-5 – te maken hebben met kwetsbaarheden in de sociale interactie, communicatie, flexibiliteit in denken en verwerking van informatie. Een aantal mensen met autisme herkent zich echter beter in de beschrijving van M. Delfos, waarbij de nadruk wordt gelegd op een ander tempo en een andere volgorde van ontwikkeling. Delfos stelt dat de sociale en emotionele ontwikkeling bij mensen met autisme pas later op gang komt, terwijl ze op cognitief gebied soms juist voorlopen op leeftijdsgenoten. Dit maakt dat zij in onderwijs en werk sociaal en emotioneel worden overvraagd en cognitief niet voldoende worden uitgedaagd.

Sociale sensitiviteit is in deze tijd een absolute noodzaak om mee te komen in de maatschappij. Mensen met autisme zijn sociaal kwetsbaar[5] en ondervinden vaak problemen in het dagelijks leven binnen een sociaal complexe context. Het gevolg is dat ze vaak leven op de grens van zich net wel of net niet staande houden.

Dit alles heeft gevolgen op veel levensgebieden, waaronder bijvoorbeeld onderwijs, wonen, werk, sport, sociaal leven en geldzaken en vergt vaak gespecialiseerde hulp. Van de kinderen en jongeren met autisme onder de 16 jaar in Nederland, volgt 7% helemaal geen onderwijs[6]. Van de volwassenen met autisme heeft 53% zijn vervolgopleiding niet afgemaakt[7]. Voor slechts 32% van de mensen met autisme is inkomen uit werk hun belangrijkste inkomstenbron[8]. Veel mensen met autisme hebben bovendien last van depressies. De kans om te overlijden door zelfdoding ligt voor volwassenen met autisme negen keer hoger dan gemiddeld.[9]

De problematiek bij mensen met autisme kan in de loop van het leven flink variëren. Bij overgangssituaties (verhuizing, verandering in relatie, andere baan) of een onverwachte gebeurtenis kan deze verergeren. Vaak gaat het een tijdlang goed. En soms heeft een ogenschijnlijk klein probleem op één levensgebied ineens grote impact op het functioneren in andere levensgebieden.

Het doel van de pilot levensloopbegeleiding is om een nieuwe aanpak van begeleiding in het leven te roepen die het in beweging komen van mensen met autisme stimuleert door nauwkeurig aan te sluiten bij de individuele behoefte en leefwereld, en die maatwerkoplossingen mogelijk maakt. Het idee van levensloopbegeleiding is dat iemand met autisme niet tussen wal en schip valt en gelijkwaardig en zo autonoom mogelijk onderdeel is van de samenleving. De pilot wil leren door te doen en in de praktijk vaststellen wat echt werkt, zodat landelijke implementatie een maximale kans van slagen heeft. De pilot faciliteert de levensloopbegeleider in leren, zelfreflectie en innovatie via scholing, intervisie, kennisuitwisseling en het delen van best practices en leerpunten. Een levensloopbegeleider zegt hierover: *"Na 15 jaar als autismecoach gewerkt te hebben, heb ik het afgelopen jaar in de pilot levensloopbegeleiding meer geleerd dan in de 15 jaar hiervoor."* Iedere persoon met autisme is anders. Daarom probeert de pilot weg te blijven bij vooropgezette doelen, dwingende normen en systemen.

4 In deze rapportage wordt gesproken over "mensen met autisme". Maar waar "mensen met autisme" staat kan ook "autisten" gelezen worden.

5 Hans van Ewijk, 'Omgaan met sociale complexiteit', 2015
6 Nederlands Autisme Register, Rapportage 2017
7 Anders, 2014

8 Nederlands Autisme Register, Rapportage 2017
9 Autistica, 2017

De pilot levensloopbegeleiding beslaat bij het sluiten van dit onderzoek iets meer dan drie jaar (april 2019 - juni 2022). Bij de start is gewerkt met een landelijke groep levensloopbegeleiders. Daarna is levensloopbegeleiding bewust in lokale groepen van ongeveer 12 deelnemers uitgerold, te weten: Haarlemmermeer, Apeldoorn, Den Haag, Utrecht, Arnhem, Haarlem en Groningen.

WAAROM DIT ONDERZOEK?

Wat goede levensloopbegeleiding is en hoe die in de praktijk het beste werkt, was bij aanvang van de pilot niet helder. In dit project is ruimte gemaakt om daarin te experimenteren en te leren. Om iets te ontwikkelen dat er nog niet was, maar waarvan duidelijk was dat er grote behoefte aan bestond.
Dit onderzoek is bedoeld om onafhankelijk te kunnen bepalen wat goede levensloopbegeleiding precies is en hoe die te organiseren. Daarom is door MAD impact een impactmonitor opgezet waarmee in de verschillende fasen van de pilot is meegekeken, gemeten, vastgelegd, bevraagd, afgestemd en teruggekoppeld. In deze rapportage wordt de volgende onderzoeksvraag beantwoord:

Wat is 'goede' levensloopbegeleiding voor mensen met autisme en hun naasten en hoe zet je de leefwereld van mensen met autisme daarbij centraal? [10]

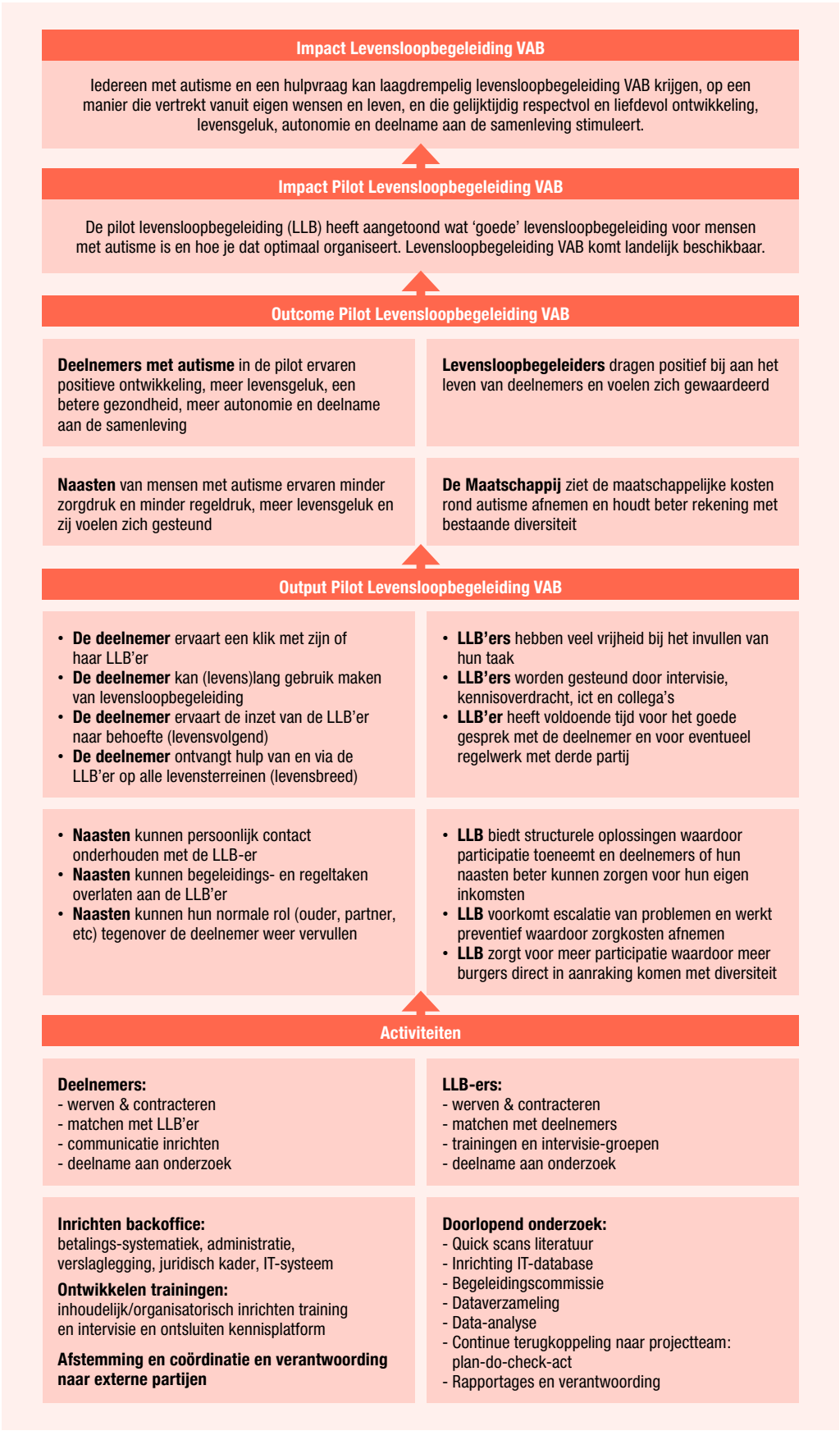
In dit onderzoek staan de deelnemers van de pilot levensloopbegeleiding centraal. Tot de ondervraagden behoren echter ook hun naasten en de levensloopbegeleiders.

Deze publicatie bouwt voort op de tussenevaluatie van MAD impact over de pilot Levensloopbegeleiding van januari 2021 met de titel: 'Levensloopbegeleiding VAB werkt!'. De conclusies uit dit eerdere rapport zijn ongewijzigd gebleven, maar de gegevensbasis waarop deze conclusies stoelen is in de afgelopen twee jaar versterkt. Zo is het aantal respondenten verdubbeld en is de periode waarover verslag wordt gedaan sterk uitgebreid van ruim een jaar naar ruim drie jaar. Daarnaast is aanvullend onderzoek gedaan ter beantwoording van een aantal verdiepingsvragen.

Bij aanvang van de pilot heeft MAD impact samen met VAB een *Theory of Change* opgesteld voor de pilot levensloopbegeleiding. Hierin wordt de relatie tussen de projectactiviteiten en de veronderstelde effecten schematisch in beeld gebracht. Deze *Theory of Change* is de basis van waaruit het impactonderzoek van MAD impact is gestart (zie figuur 1).

[10] In Bijlage 1 wordt het onderzoeksontwerp met deelvragen en indicatoren verder toegelicht.

FIGUUR 1. THEORY OF CHANGE



NINA & LÉONORE

Ruim drie jaar na de start van de pilot woont de nu 26-jarige deelnemer Nina, die naast autisme ook selectief mutisme heeft en verstandelijk beperkt is, niet langer thuis. Door begeleiding van de levensloopbegeleider Léonore, activiteitenbegeleider Roos en moeder Sylvia, werd een soepele overgang van huis naar begeleid wonen mogelijk. Nina komt steeds beter voor haar eigen wensen op, ook in haar nieuwe woonomgeving.

Bij aanvang van haar werkzaamheden ziet Léonore een zwaar overbelaste moeder die dicht tegen een burn-out aanzit en elk moment kan instorten. Een eerdere overgang naar begeleid wonen is voor Nina heel slecht verlopen. Nina is na korte tijd getraumatiseerd terug naar het ouderlijk huis gekomen en heeft eigenlijk voor alles haar moeder nodig. Moeder twijfelt of ze de intensieve ondersteuning die haar dochter vanaf de geboorte nodig heeft, kan volhouden. Het water staat hun aan de lippen.

Léonore en Sylvia maken de afspraak dat Léonore regelmatig bij het gezin langs zal komen. In eerste instantie begeleidt Léonore alleen de moeder. Zo biedt ze indirecte begeleiding aan Nina. Nina leeft door haar autisme en selectief mutisme in een kleine wereld. Nieuwe personen in haar omgeving zijn niet zomaar vertrouwd.

Maar Nina en Léonore ontwikkelen in korte tijd een hechte band. Moeder Sylvia zegt daarover: “Nina moet erg lachen om de hartelijke lach van Léonore. Soms kan Léonore heel direct zijn in vragen stellen. Dan zie je Nina even slikken, maar dan geeft ze toch antwoord. Met gemak praten is voor Nina heel bijzonder.” Léonore helpt bij het vinden van Roos, een goede activiteitenbegeleider. Léonore richt zich op het grotere plaatje. Nina maakt grote stappen.

De levensloopbegeleiding heeft effect op het leven van Nina en Sylvia. Ze voelen zich beiden meer ontspannen. Sylvia heeft het gevoel er niet meer alleen voor te staan en heeft meer tijd voor zichzelf en haar bedrijf. Daarnaast zorgt de werkwijze van Léonore voor een nieuw perspectief. Sylvia zegt: “Levensloopbegeleiding heeft me nieuwe ogen op mijn eigen kind gegeven.” Sylvia denkt nu meer in mogelijkheden. Ze ziet dat Nina meer zelf kan en weerbaarder wordt.

Gezien Nina's leeftijd en de overbelasting van de moeder, is het vinden van geschikte eigen woonomgeving voor Nina vanaf de start van de pilot een belangrijk doel. Bij gebrek aan geschikte logeeropvang in de buurt gaat Nina na acht maanden eens per week bij Léonore logeren. Op die manier ervaart Nina dat ze zich goed en veilig kan voelen zonder haar moeder. Hierdoor is de overgang naar begeleid wonen voor Nina minder ingrijpend. Tegelijkertijd wordt Sylvia ontlast in haar zorg voor Nina.

Als eind 2021 een plek in een woon-zorgcomplex voor Nina beschikbaar komt, moet er snel geschakeld worden. De overgang van het ouderlijk huis naar begeleid wonen gaat boven verwachting goed. Maar het aantal uren persoonlijke begeleiding voor Nina is sinds haar verhuizing achteruitgegaan en de juiste begeleiding is voor Nina in het woon-zorgcomplex niet direct goed georganiseerd. Kennis over autisme is in de zorgorganisatie onvoldoende aanwezig. Als duidelijk wordt dat Nina een terugval maakt in oud gedrag van selectief mutisme, ontstaat in de organisatie ruimte voor inbreng van de levensloopbegeleider. Beter laat dan nooit.

Sylvia hoopt dat levensloopbegeleiding voor meer mensen beschikbaar komt. Haar grootste zorg is dat het stopt.

Wat is levensloopbegeleiding?

De levensloopbegeleider, gekozen door de deelnemer zelf, is een generieke begeleider in iedere fase van het leven, zonder de nadelen van hospitalisatie en verlies van eigen regie en verantwoordelijkheid. De levensloopbegeleider sluit aan bij de deelnemer en verheldert wensen en verlangens om de deelnemer te ondersteunen in beweging te komen.

De begeleiding kan van dag tot dag verschillen, is flexibel en contextgericht. De levensloopbegeleider en de deelnemer brengen beide kennis en kunde in en ontwikkelen zich samen binnen de begeleidingsrelatie. In verwachtingsvolle acceptatie en onderlinge afstemming tussen begeleider en deelnemer ontstaat de concrete invulling van levensloopbegeleiding. De levensloopbegeleider gaat 'naast' de deelnemer staan en kijkt over diens schouder mee. De levensloopbegeleider signaleert zodoende bijtijds problemen, helpt deze oplossen en vormt een buffer voor de toegang tot dure gespecialiseerde hulp. De levensloopbegeleider kan een helpende hand bieden, maar de deelnemer moet het zelf doen. Daarom is het zo belangrijk om af te stemmen op en aan te sluiten bij de leefwereld en de mogelijkheden van de deelnemer.

Op verzoek van de deelnemer kan de levensloopbegeleider ook in gesprek treden met de omgeving om te kijken waar aanpassingen in de context van de deelnemer mogelijk zijn. Niet om de complexiteit van de samenleving terug te draaien, maar om drempels te verlagen en zodoende de deelnemer te faciliteren in het vergroten van diens kwaliteit van leven, zelfstandigheid en participatie.
Door in gesprek te gaan en voorlichting te geven over autisme en wat de deelnemer nodig heeft, krijgen leraren, sportcoaches, collega's en werkgevers mogelijkheden aangereikt om de deelnemer te helpen. Zo organiseert de levensloopbegeleider eenvoudig maatwerkoplossingen. Op brede maatschappelijke terreinen van arbeid, scholing, sociale relaties en vrije tijd komt de deelnemer in beweging en beweegt de omgeving met de deelnemer mee. De levensloopbegeleider kan naasten leren wat autisme inhoudt en ze toerusten en begeleiden in hun omgang met de deelnemer. Bij kinderen in de basisschoolleeftijd richt de levensloopbegeleiding zich vaak direct op de ouders. Bij kinderen in de middelbare-schoolleeftijd is afstemming met de ouders nog steeds belangrijk, maar wordt de begeleiding steeds meer gericht op het kind zelf.

Het zijn onderstaande uitgangspunten die voor de deelnemers het verschil maken en die in samenhang de aanpak Levensloopbegeleiding VAB vormgeven. Op een aantal uitgangspunten wordt dieper ingegaan.

Relatie deelnemer-levensloopbegeleider
- Deelnemer kiest zelf zijn levensloopbegeleider op basis van de 'klik', waardoor eigen regie behouden blijft
- Deelnemer neemt het voortouw in tijd, plaats en inhoud van de levensloopbegeleiding
- Deelnemer kan op ieder moment besluiten de begeleidingsrelatie te beëindigen
- Er is sprake van wederzijdse toewijding, waardoor de deelnemer bij nood de levensloopbegeleider kan bereiken, ook buiten kantooruren
- Er is sprake van gelijkwaardigheid
- Er is sprake van nabijheid

Praktijk van levensloopbegeleiding
- Geen outputverplichting, maar inspringen op vraagstukken zoals deze zich aandienen
- Flexibele inzet van de levensloopbegeleider in tijd, plaats en inhoud
- Het gericht, respectvol en liefdevol stimuleren van beweging
- Langdurig, laagdrempelig beschikbare begeleiding
- Het begeleiden op verschillende terreinen als onderwijs, werk, sport, sociale relaties, geldzaken etc.

- Het regelen van maatwerkoplossingen, indien gewenst
- Preventief werken door de vinger aan de pols te houden en zo escalatie te voorkomen
- Beperking van bureaucratische behandelplannen en verantwoording

Organisatie van levensloopbegeleiding
- Het werken van de levensloopbegeleiders in een lokale groep met daarbinnen verschillende, elkaar aanvullende competenties en invalshoeken
- Het benutten van elkaars kennis, ervaring en netwerk en het onderling ondersteunen bij complexe vragen
- Het verplicht deelnemen aan training en intervisie
- Onafhankelijke procesbegeleiding bij training en intervisie zorgt voor een kritische blik op eigen en andermans werk, waarmee kwaliteit en doelmatigheid worden geborgd
- Regelmatig direct contact met de deelnemers als back-up voor de kwaliteit van levensloopbegeleiding, om te achterhalen of alles goed gaat en er wellicht knelpunten of spanningen bestaan waar iets mee moet worden gedaan
- Wanneer een deelnemer een (nieuwe) levensloopbegeleider kiest, helpt VAB woorden te geven aan wensen waardoor een passende keuze makkelijker wordt

ZELF LEVENSLOOPBEGELEIDER KIEZEN

Binnen de pilot levensloopbegeleiding wordt, in tegenstelling tot reguliere begeleiding, de deelnemer meteen vanaf het allereerste begin serieus genomen bij het kiezen van zijn levensloopbegeleider. De deelnemer kan iemand uit zijn eigen omgeving benaderen, waar hij al een klik mee heeft en die hij vertrouwt. Dit kan een professional zijn, een oud-docent, een familielid of iemand anders. In de pilot had 75% van de deelnemers zelf geen kandidaat in zijn omgeving beschikbaar. In dat geval kan de deelnemer een keuze maken uit de videopool met korte filmpjes waarin lokale levensloopbegeleiders zich presenteren. Er zijn door VAB vooraf geen specifieke eisen gesteld in opleiding of ervaring van de aspirant-levensloopbegeleiders. De pilot voorziet wel in training en intervisie. Bovendien kunnen deelnemers die opleiding en ervaring belangrijk vinden daar zelf op selecteren bij hun keuze. Nadat de deelnemer zijn voorkeur heeft uitgesproken, volgt een klikgesprek. Als de klik voor beiden voelbaar is, wordt de begeleiding opgestart. Zo niet, dan wordt verder gezocht naar een betere match.

De regie in de nieuw te ontwikkelen begeleidingsrelatie ligt bij de deelnemer, waardoor hij autonomie behoudt en zelf investeert in de relatie. Deelnemers waarderen het zelf kiezen van hun levensloopbegeleider met een 8,7.

GEEN UITKOMSTVERPLICHTING EN FLEXIBELE INZET

Een ander belangrijk verschil tussen cliëntondersteuning en levensloopbegeleiding is het ontbreken van een gemeentelijke opdracht, een projectmatig doel of een minimale uitkomst. Er wordt gewerkt aan het brengen van rust, stabilisering en het laten groeien van vertrouwen, waarna beweging kan plaatsvinden. De levensloopbegeleider is vrij in haar handelen en kan bieden wat de deelnemer of zijzelf denkt dat nodig is. Hier wordt vraaggericht maatwerk geleverd.

Zowel de levensloopbegeleider als de deelnemer waarderen de flexibele inzet van levensloopbegeleiding. Zoals een deelnemer over zijn levensloopbegeleider zegt: *“Bob is echt een hulplijn die open staat en hij is veel flexibeler dan alle bestaande hulpverlening. Hij biedt een luisterend oor op het moment dat het nodig is. Bij andere trajecten is het heel formeel, beperkt en in combinatie met langere wachtlijsten.”*

De intensiteit van de geboden levensloopbegeleiding is niet aan een maximumaantal uren per week gebonden, maar in de praktijk zien we een gemiddelde inzet van 2,5 uur levensloopbegeleiding per week. De levensloopbegeleider gaat uit van het principe: minder als het kan in relatief stabiele situaties en meer als de deelnemer het nodig heeft, bijvoorbeeld rondom veranderingen. Hier lijkt sprake van de beperkende en louterende werking

van beschikbaarheid. Juist de zekerheid dat een vangnet beschikbaar is in de vorm van passende begeleiding door een vertrouwd persoon, geeft de deelnemer het vertrouwen dat er indien nodig hulp voorhanden is. Per saldo maakt de deelnemer hierdoor minder aanspraak op de inzet van zijn levensloopbegeleider. Het volledig benutten van de financieringsstaffel, zoals wel bekend in de GGZ, komt in de pilot niet voor.

Daarbinnen neemt de levensloopbegeleider in de eerste periode van kennismaking de ruimte om behoedzaam op te treden en mee te bewegen met de deelnemer en diens omgeving – een vanzelfsprekend proces dat uit de reguliere begeleiding lijkt te zijn verdwenen. In eerste instantie zien we de levensloopbegeleider en deelnemer 'leuke dingen' met elkaar ondernemen om elkaar te leren kennen in een ontspannen setting, zoals samen wandelen of tekenen. Deelnemers luchten hun hart en voelen zich serieus genomen. Op deze manier ontstaat verbinding.

In deze periode pakt de levensloopbegeleider actuele issues op. De focus ligt op het mogelijk maken van beweging bij de deelnemer en op vraagverheldering. Waar wil de deelnemer mee aan de slag? Wat zijn de verwachtingen van de deelnemer? De levensloopbegeleider kan meegaan naar een arts, een uitkeringsinstantie of een andere afspraak waarvan de drempel hoog is. Wellicht werken de deelnemer en de levensloopbegeleider samen aan achterstallige projecten in en om het huis die de leefbaarheid bedreigen of beperken. Er vindt coaching plaats, bijvoorbeeld op het vlak van planning en het aanbrengen van structuur. Daarnaast pakt de levensloopbegeleider vaak een coördinerende rol en geeft ze informatie en advies bij het vinden van gespecialiseerde vormen van maatwerk in hulp, zorg of begeleiding, als dat nodig blijkt.

Problemen hoeven niet te verdwijnen en de deelnemer hoeft geen modelburger te worden. De ontwikkelgerichte aanpak van de levensloopbegeleider gaat ervan uit dat beweging mogelijk is zonder de richting, het tempo of het eindpunt vooraf te definiëren. Sociale kwetsbaarheid wordt geaccepteerd en mag blijven bestaan. Het voorkomen van escalatie of het realiseren van stabilisatie is ook winst. Uiteindelijk gaat levensloopbegeleiding om het streven naar een waardig bestaan[11]. Het is juist het ontbreken van de gebruikelijke verplichting tot resultaat die ontspanning brengt en mogelijkheden zichtbaar maakt, met vaak grote resultaten tot gevolg.

Een laatste groot verschil tussen levensloopbegeleiding en reguliere cliëntondersteuning is de continuïteit van het contact, ook als 'het goed gaat'. Levensloopbegeleiding hoeft niet periodiek opnieuw te worden aangevraagd en er blijft waakvlamcontact wanneer het de deelnemer goed gaat. Dit versterkt de rust en het vertrouwen van de deelnemer.

AANSLUITEN BIJ DEELNEMER

De zekerheid van een blijvende begeleidingsrelatie en de afwezigheid van uitkomstverplichtingen bieden de deelnemer en de levensloopbegeleider rust om te vertragen, om te onthaasten. De deelnemer bepaalt het tempo. Het kost tijd om elkaar écht te leren kennen en van daaruit te groeien in samenwerking.

Tijd is noodzakelijk voor de verdieping van de verstandhouding, het creëren van openheid, de opbouw van een vertrouwensrelatie. Wat is hier nodig? Waar liggen mogelijkheden en kwaliteiten? Waar liggen uitdagingen en kwetsbaarheden? Welke aanpak is passend? Wat zorgt voor stress? Wat zijn onderliggende dromen? Zonder aansluiting wordt de kans op forceren van verandering vergroot. En met een geforceerde verandering heeft er geen persoonlijke groei plaatsgevonden. Niet zo gek dat nabijheid in de ogen van veel levensloopbegeleiders de kern van hun werk is.

Vanuit vertrouwen durft de deelnemer stappen te zetten en ontstaan bij de levensloopbegeleider kennis en inzicht die nodig zijn om preventief, proactief en ontwikkelgericht te kunnen begeleiden. Zo is het mogelijk om stressvolle situaties die te voorzien zijn, zoals

11 Antoinette Reerink, 2017

een verjaardag, schoolwisseling of verhuizing, samen goed voor te bereiden en te begeleiden. Aan onvoorziene situaties, zoals een kapotte auto, ontslag of overlijden van een dierbare, kan direct aandacht worden besteed.

Gaandeweg komen grotere vraagstukken aan bod die betrekking hebben op zaken als huisvesting, werk, school, sociale contacten, relaties, financiën, de opvoeding van de kinderen van de deelnemer, de opvoeding van de deelnemer zelf, verslaving en algehele gezondheid van de deelnemer. Enkele levensloopbegeleiders regelden bijvoorbeeld maatwerkvoorzieningen op school of werk, waardoor uitval is voorkomen of instroom mogelijk werd.

Grotere vraagstukken hebben vaak betrekking op verschillende levensdomeinen. Het is voor de levensloopbegeleider mogelijk deze in samenhang op te pakken. Hierbij is de levensloopbegeleider de schakel naar andere betrokken hulpverleners. Overlappende en tegenstrijdige interventies worden voorkomen.

En altijd werkt de levensloopbegeleider vanuit het perspectief van de deelnemer, zoekt ze aansluiting bij diens leven, kwaliteiten, kwetsbaarheden, wensen en noden. Dit gebeurt vanuit wederkerigheid, gelijkwaardigheid en respect. Doordat plannenmakerij en bureaucratische verantwoording worden beperkt, wordt in de pilot relatief veel tijd besteed aan de daadwerkelijke begeleiding van de deelnemer.

De levensloopbegeleider werkt over het algemeen niet met vaste methoden of protocollen, omdat in de praktijk blijkt dat passende hulp lastig vooraf te bepalen is. Ze tracht de deelnemer te benaderen met een open houding, waarbij steeds wordt aangesloten bij de actualiteit. Welke mogelijkheden doen zich voor om de deelnemer in beweging te laten komen? Welke stappen in het ene levensgebied maken vooruitgang in andere levensgebieden mogelijk? Want juist in de gedeelde, open zoektocht naar passende oplossingen komen bij de levensloopbegeleider en de deelnemer nieuwsgierigheid en creativiteit naar boven, waardoor transformatie en ontwikkeling aan beide kanten mogelijk blijkt.

Aansluiten bij de deelnemer betekent niet de makkelijke weg kiezen. Juist door te luisteren en te begrijpen wat er nodig is, kunnen grote vraagstukken, die soms al jaren het leven van de deelnemer belemmeren, op de agenda komen en beetje bij beetje worden ontward en opgelost.
En aansluiten bij de deelnemer blijkt in de praktijk niet altijd even makkelijk. Verschillende deelnemers waren ontevreden over het gebrek aan begrip en aansluiting van de levensloopbegeleider bij hun behoeften en wensen. Zowel deelnemers die zijn gestopt, als deelnemers die zijn gewisseld, brachten deze klacht naar voren (zie meer hierover in het hoofdstuk ‘Wisselen en uitstromen’).
Enkele levensloopbegeleiders spraken het vermoeden uit dat hun deelnemer kampte met een onderliggende behandelingsvraag en meervoudige problematiek, zoals bijvoorbeeld verzamelwoede of een angststoornis, vaak in relatie tot autisme. Deze onderliggende problematiek was niet in alle gevallen inzichtelijk voor de deelnemer zelf.

INPASSEN IN EEN BREDER SYSTEEM

Veel deelnemers hebben bij aanvang van hun deelname aan de pilot al begeleiding van hun naaste, of van een instelling, ambulante begeleider, therapeut of school. Het is niet altijd makkelijk voor een levensloopbegeleider om haar positie in te nemen binnen dit scala aan welwillende partijen. Nauw aansluiten bij de kennis en ervaring van de deelnemer en diens naasten is dan belangrijk.
Bij deelnemers met woonbegeleiding is het bijvoorbeeld zoeken naar ieders verantwoordelijkheden. De begeleiding die hoort bij de woning richt zich vaak op vraagstukken die betrekking hebben op wonen. En zelfs als de begeleiding breder wordt ingezet, is het verloop van personeel veelal hoog en ontbreekt het aan tijd en expertise om de deelnemer op andere vlakken verder te helpen. Er blijft dus nog een groot aantal domeinen over waar levensloopbegeleiding toegevoegde waarde kan hebben, zoals begeleiding bij finan-

ciën, grote inkopen, organiseren van vervoer, sportbegeleiding, sociale relaties, bezoek aan arts en ga zo maar door.
Daarnaast is een levensloopbegeleider echt verbonden aan de deelnemer en heeft zij geen institutionele pet op. Zodoende kan de deelnemer de levensloopbegeleider ook inzetten als belangenbehartiger richting de instelling waar hij woont.

COMPETENTIES LEVENSLOOPBEGELEIDER

Hoewel VAB voor toegang tot de pilot geen eisen heeft gesteld aan levensloopbegeleiders, is er wel een aantal competenties te benoemen die de effectiviteit van levensloopbegeleiders versterken. Gelukkig hoeven levensloopbegeleiders niet zelf over alle onderstaande competenties te beschikken. Door het samenwerken in lokale groepen kunnen kennis en vaardigheden van anderen worden benut en eigen kennis en vaardigheden worden ontwikkeld. Hieronder een (onvolledige) opsomming:

- In nabijheid luisteren vanuit een basishouding van aandacht, respect, interesse, nieuwsgierigheid en gelijkwaardigheid
- Het kennen, herkennen en erkennen van actuele mogelijkheden, kwaliteiten, uitdagingen en kwetsbaarheden die iemand met autisme in het dagelijks leven tegen kan komen
- Kennis hebben van de lokale sociale kaart
- De weg weten in wet- en regelgeving binnen onder andere zorg, onderwijs, arbeidsvoorziening, sociale zekerheid, wonen en vervoer
- Opleidingsniveau en levenservaring die aansluiten bij de wensen van de deelnemer
- Coachingsvaardigheden
- Een vasthoudend en doortastend karakter
- De nodige kennis en kunde om de zelfredzaamheid, zelfreflectie en het zelfinzicht van de persoon met autisme te versterken
- De nodige kennis en kunde om de eigen regie van de persoon met autisme en zijn of haar naasten te versterken
- De nodige kennis en kunde om het sociale netwerk te betrekken en te versterken
- Flexibiliteit
- De eigen grenzen goed kunnen bewaken
- Overzicht over brede context rond deelnemer vanuit een systemisch perspectief
- Kunnen samenwerken met andere zorg-, hulp- en dienstverleners
- Een groot reflectief vermogen, veel zelfinzicht en de eigen situatie kunnen overstijgen

De levensloopbegeleider gaat aan de slag om binnen het vaak complexe leven van de deelnemer in nauwe afstemming prioriteiten te stellen en de volgende stappen te begeleiden. Niet te hoge verwachtingen wekken of te hoge eisen stellen, maar anticiperen op nieuwe vragen en verrassingen.

WAT IS LEVENSLOOPBEGELEIDING NIET?

Levensloopbegeleiding is dus niet hetzelfde als begeleiding op afroep, of begeleiding totdat het weer gaat, of begeleiding alleen en uitsluitend vanuit het expertperspectief of de professionele rol.
Een levensloopbegeleider kan haar deelnemer begeleiden op een manier die past, in alles wat voor het eerst wordt geprobeerd en wat beweging brengt in het leven van de deelnemer. Of dat nu het doen van boodschappen is, samen naar de bioscoop gaan of gesprekken voeren op school of werk.
Wanneer de opstartfase achter de rug is, de deelnemer of diens naasten niet in staat blijken deze taken zelfstandig uit te voeren en specifieke begeleiding een terugkerend patroon krijgt, zoals huiswerkbegeleiding, administratieve ondersteuning en dagbesteding, behoren deze niet tot het takenpakket van de levensloopbegeleider.
Dat wil overigens niet zeggen dat dezelfde persoon die levensloopbegeleiding biedt deze taken in theorie niet zou kunnen uitvoeren, maar dat hiervoor andere financieringsbronnen moeten worden aangeboord, zoals Wmo, Jeugdzorg of Zvw. Maar in de meeste gevallen zal de levensloopbegeleider op zoek gaan naar een andere hulpverlener om de terugkerende taken op zich nemen.

KWALITEIT LEVENSLOOPBEGELEIDING

1. EIGEN REGIE: Vanuit de opvatting dat de deelnemer regie voert, is verantwoordelijkheid voor de uitvoeringskwaliteit van de geleverde levensloopbegeleiding bij aanvang van de pilot in eerste instantie bij de deelnemer en diens naasten gelegd. Zij trekken aan de bel als er onvrede over de begeleiding bestaat.
Uit het onderzoek kwam echter vrij snel naar voren dat dit bij een deel van de deelnemers en naasten zo werkt, maar voor een ander deel lastig is. Direct na aanvang van de levensloopbegeleiding ontstaat er een hechte relatie tussen deelnemer en levensloopbegeleider, waarin (wederzijds) veel aandacht en energie wordt geïnvesteerd en loyaliteit een rol speelt. Deelnemers vinden het moeilijk om aan te geven wat ze minder fijn vinden en weten niet precies hoe ze knelpunten bespreekbaar moeten maken. Hierdoor komt het voor dat levensloopbegeleiding soms minder effectief is en dat een goed werkende relatie vastloopt.

2. LOKALE SAMENWERKING: Het tweede kwaliteitsmechanisme wordt gevonden in het werken in lokale groepen, verbonden door intervisie, waarbinnen levensloopbegeleiders elkaar kritisch onderling bevragen en inhoudelijke bijsturen. Intervisie biedt levensloopbegeleiders in kleine groepen (maximaal zeven) de mogelijkheid om direct in te gaan op casuïstiek. Hierbij staat het reflecteren op het eigen en elkaars functioneren centraal. Het volgen van trainingen en intervisies vormt een verplicht onderdeel van de werkzaamheden van de levensloopbegeleiders.
Gedegen begeleiding van lokale groepen door procesbegeleiders is in de pilot heel belangrijk gebleken om de balans in de intervisiegroep te bewaken en iedereen tot zijn recht te laten komen. Bij aanvang zijn zaken als veiligheid en een open leerklimaat niet automatisch in de groepen aanwezig. En met het kijken naar knelpunten krijgt de onderlinge samenwerking binnen de lokale groep ook vorm. De projectorganisatie van VAB heeft op haar beurt weer een netwerk opgezet voor borging en praktische ondersteuning van de procesbegeleiders.

3. TRAINING: Het derde kwaliteitsmechanisme wordt gevormd door de training van levensloopbegeleiders. Alle begeleiders, ongeacht ervaring en opleiding, worden door VAB intensief geschoold in allerhande kwesties die te maken hebben met onderwerpen die ze tegenkomen in hun werk als levensloopbegeleider, zoals de nieuwste inzichten op het vlak van autismeonderzoek, best practices, verschillende werkvormen, inhoudelijke onderwerpen en ga zo maar door.
De training kent drie doelen:

1. Het bevorderen van een brede, diverse en ontwikkelingsgerichte kijk op autisme
2. Het stimuleren van persoonlijke en professionele ontwikkeling van de levensloopbegeleider
3. Het stimuleren van de inhoudelijke dialoog over de werkzaamheden van een levensloopbegeleider

Door het permanent leren blijven de levensloopbegeleiders hun eigen werk verdiepen en voeden met nieuwe inzichten. Tegelijkertijd wordt een referentiekader geboden om de eigen werkzaamheden tegen af te zetten.
In de eerste anderhalf jaar van de pilot staat het programma van de training vast. Iedereen krijgt eenzelfde basisprogramma in de eigen lokale groep, waarin een brede verkenning van autisme plaatsvindt. Daarna volgt een fase waarin er meer ruimte komt voor eigen specifieke ontwikkeling en de eigen inbreng binnen de lokale groep.

4. VINGER AAN DE POLS-GESPREKKEN: Omdat in de praktijk blijkt dat de deelnemer niet automatisch aan de bel trekt bij onvrede en de levensloopbegeleider ook een eigenstandig belang heeft in de continuering van de begeleidingsrelatie, is er vanuit VAB voor gekozen om ieder halfjaar direct contact te zoeken met de deelnemer. De procesmanagers, die zich onder andere bezighouden met de inhoudelijke doorontwikkeling van levensloopbegeleiding, bellen met alle deelnemers om te horen hoe ieder de levensloopbegeleiding ervaart. Deze gesprekken hebben in de praktijk regelmatig geleid tot wisselen van levensloopbegeleider door de deelnemer.

Wat zijn de effecten van levensloopbegeleiding?

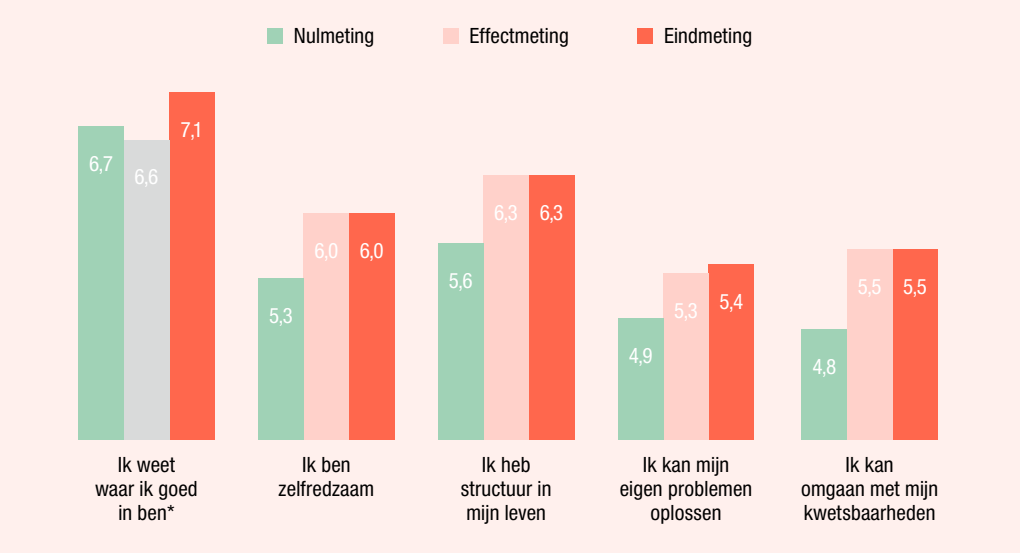
DEELNEMERS

Veel deelnemers zitten bij aanvang van de pilot in een kwetsbare positie. Ze dreigen bijvoorbeeld uit te vallen op school of staan op het punt van scheiding. Een groot deel van hen (88%) ontving eerder begeleiding vanuit Wmo of Jeugdzorg. Deze was gericht op het oplossen van afgebakende vragen, waarna de hulpverlening uit beeld verdween tot een nieuwe hulpvraag ontstond. De bureaucratische rompslomp liep navenant op.

Uit beschrijvingen van deelnemers blijkt dat er geen samenhangende aanpak van domeinoverstijgende vragen werd geboden, met als gevolg een lappendeken van goedwillende hulpverleners, die de deelnemers niet of maar half verstonden en begrepen. Voor de deelnemers met autisme, die integrale problemen ondervinden op het vlak van sociale communicatie en interactie, bleek de eerder geboden hulp vaak inadequaat.

Niet zelden bleef passende begeleiding uit, zonk de moed de deelnemer in de schoenen, trok hij zich terug en kwamen gevoelens op van eenzaamheid, minderwaardigheid en wanhoop over de eigen plaats in de samenleving. Zo vertelt een deelnemer over zijn ervaring met de eerdere begeleiding voor hem en zijn gezin: *"In de reguliere zorg word je bij de vraag naar een woongroep voor je zoon wel geholpen, maar dan alleen voor wonen. En niet voor onderwijs, dat is weer een ander loket. Die vragen speelden allemaal in ons gezin. En daar liepen we tegenaan: tegen de hokjesgeest."* In veel gevallen escaleren problemen, is er persoonlijk leed en uitval bij deelnemers en naasten en lopen maatschappelijke kosten op.

FIGUUR 2. DEELNEMERS NAAR GEMIDDELDE SCORE PER ZELFSTANDIGHEIDVARIABELE BIJ NULMETING, EFFECTMETING EN EINDMETING



*** Grijze balken geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effectmeting niet significant zijn ($p < 0.05$)**

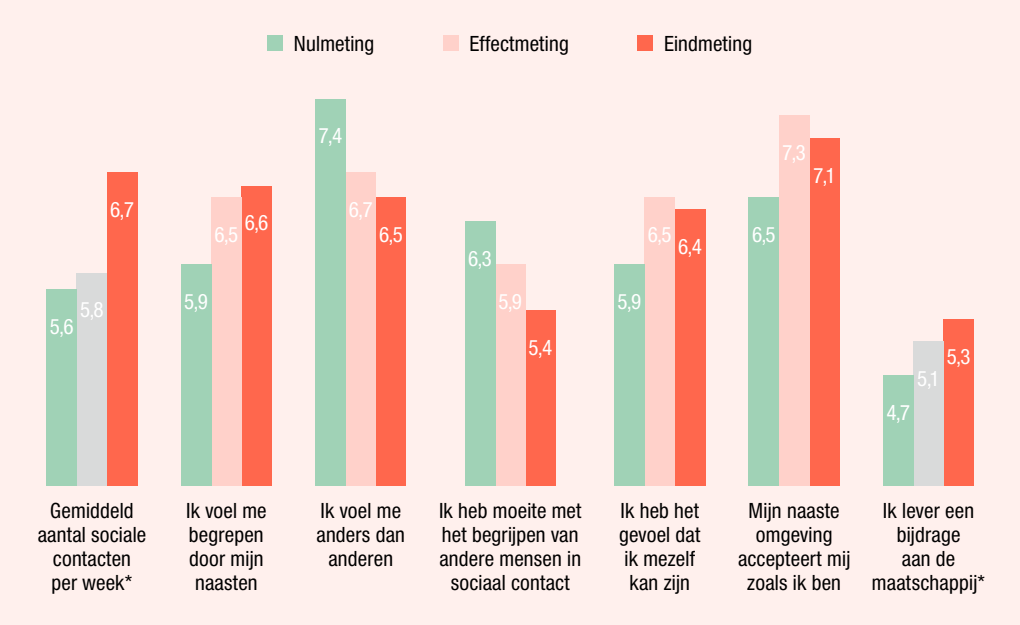
Alle deelnemers aan de pilot geven aan baat te hebben bij levensloopbegeleiding. Resultaten van de pilot voor de deelnemers op het vlak van zelfstandigheid zijn (zie figuur 2):

- Deelnemers kunnen beter omgaan met hun kwetsbaarheden
- Deelnemers kunnen beter hun eigen problemen oplossen
- Deelnemers ervaren meer structuur in hun leven
- Deelnemers ervaren grotere zelfredzaamheid

- Deelnemers weten beter waar ze goed in zijn
- Deelnemers leren hulp in te schakelen vóórdat zaken uit de hand lopen

Opvallend is dat de verbeteringen van zelfstandigheid al in de eerste negen maanden na de start van de pilot te zien zijn en daarna stabiliseren. We kunnen hier wellicht spreken van de kortetermijnwinst van levensloopbegeleiding.

FIGUUR 3. DEELNEMERS NAAR GEMIDDELDE SCORE PER PARTICIPATIEVARIABELE BIJ NULMETING, EFFECTMETING EN EINDMETING



*** Grijze balken geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effectmeting niet significant zijn (p < 0.05)**

Resultaten van de pilot voor de deelnemers op het vlak van participatie zijn:
- Deelnemers vergroten hun bijdrage aan de maatschappij
- Deelnemers voelen zich beter begrepen en begrijpen anderen beter
- Deelnemers voelen zich minder anders dan anderen
- Deelnemers onderhouden meer sociale contacten

Op het vlak van participatie zien we een aantal factoren die ook al na negen maanden zijn verbeterd, maar zich verder verdiepen en versterken in de periode daarna. Vooral opvallend is de sterke toename van het gemiddeld aantal gemelde sociale contacten.

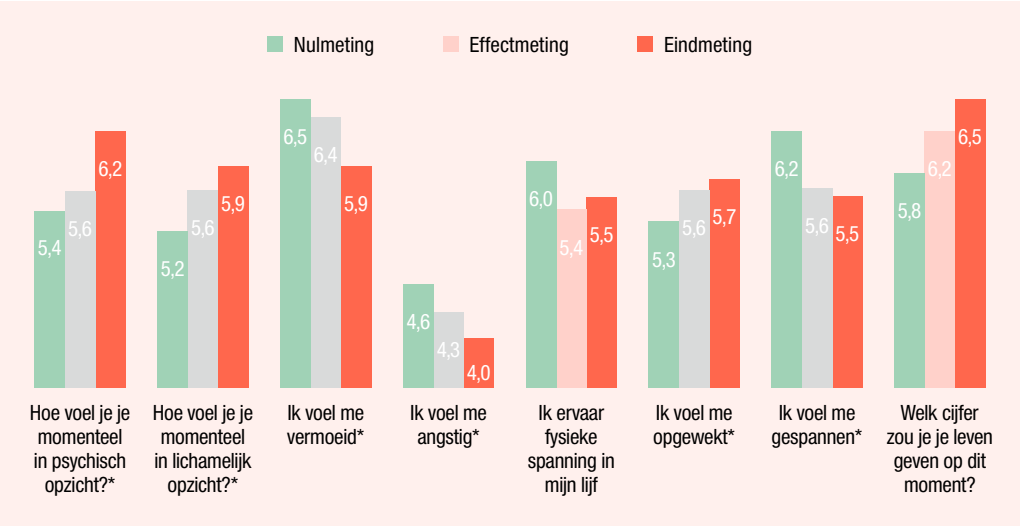
Resultaten van de pilot voor de deelnemers op het vlak van kwaliteit van leven zijn (zie figuur 4):
- Deelnemers zetten positieve stappen vooruit die hen alleen niet lukten
- Deelnemers ervaren meer levensgeluk
- Deelnemers voelen zich lichamelijk beter
- Deelnemers voelen zich psychisch beter
- Deelnemers ervaren minder spanning, angst en vermoeidheid
- Deelnemers voelen zich opgewekter

Waar bij de effectmeting op het vlak van kwaliteit van leven alleen het levenscijfer significant was veranderd, zien we bij de eindmeting duidelijke verschuivingen ten goede bij een groot aantal factoren.
Het gemiddelde cijfer dat deelnemers hun leven geven, is in de looptijd van de pilot behoorlijk gestegen. De eerste negen maanden stijgt dit cijfer snel van een 5,8 naar een 6,2 (een toename van 7%)[12]. In de periode daarna stijgt dit cijfer gestaag door naar een

[12] De cijfers achter figuur 3 zijn terug te vinden in de tabel in Bijlage 2.

6,5 (een toename van 5%)[13]. Deze 6,5 is nog behoorlijk ver verwijderd van het cijfer dat Nederlanders gemiddeld aan hun leven geven (7,9[14]) maar duidelijk wordt wel dat levensloopbegeleiding een positief effect heeft op de ervaring van geluk en levensvreugde voor de meeste deelnemers.
Over de looptijd van de pilot nemen zowel fysiek als mentaal welzijn van de deelnemers gemiddeld toe met respectievelijk 13% en 15%. Op het vlak van psychisch welzijn worden een serieuze gemiddelde afname van spanning, angst en vermoeidheid en een toename van gevoelens van opgewektheid zichtbaar.

FIGUUR 4. DEELNEMERS NAAR GEMIDDELDE SCORE PER KWALITEIT-VAN-LEVEN-VARIABELE BIJ NULMETING, EFFECTMETING EN EINDMETING



*** Grijze balken geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effectmeting niet significant zijn (p < 0.05)**

Uit de kwalitatieve en kwantitatieve data blijkt dat de opbrengst van de pilot levensloopbegeleiding ligt in het versterken van zelfstandigheid, de vergroting van maatschappelijke participatie en het sociaal netwerk en de verhoging van de kwaliteit van leven op het vlak van levensgeluk en het versterken van fysiek en psychisch welzijn.

In het eerste jaar bouwen de deelnemer en de levensloopbegeleider een intensieve, vertrouwde en gelijkwaardige begeleidingsrelatie op. En met de tijd neemt het vertrouwen verder toe. De levensloopbegeleider en de deelnemer leren elkaar steeds beter kennen en raken meer op elkaar ingespeeld, waarbij de levensloopbegeleider feilbaar en menselijk mag zijn en dingen ook niet precies hoeft te weten. Het gezamenlijk zoeken naar oplossingen wordt door veel deelnemers expliciet genoemd als een belangrijk onderdeel van de begeleiding.
Dit draagt eraan bij dat de deelnemer steeds een stapje verder kan komen. Deelnemers zijn verhuisd waar dat eerder onmogelijk leek, alleen naar Amerika op reis gegaan, begonnen met vrijwilligerswerk of hebben een baan geaccepteerd die intellectueel misschien wat minder uitdaagt, maar tegelijkertijd rust en ruimte geeft.

De deelnemers zien hun levensloopbegeleider als iemand waar ze te allen tijde op terug kunnen vallen. De beschikbaarheid van een levensloopbegeleider op afroep wordt door veel deelnemers als een verademing ervaren. Deelnemers voelen zich veiliger bij de gedachte dat zij met een druk op de knop van hun mobiele telefoon aanspraak kunnen maken op begeleiding door een vertrouwd persoon. Door groeiende zelfstandigheid en probleemoplossend vermogen hoeven deelnemers niet altijd meer direct contact te zoeken met hun levensloopbegeleider. Vaak kan een vraagstuk worden uitgesteld tot het volgende geplande contact.
De pilot kent geen vooraf vastgestelde protocollen of regels als het gaat over het contact tussen deelnemer en levensloopbegeleider. De deelnemer en levensloopbegeleider zijn

13 Niet alle deelnemers geven hun leven een hoger cijfer bij de eindmeting dan bij de nulmeting. Een kwart komt bij de eindmeting lager uit. Een ander kwart blijft gelijk. Het derde kwart stijgt één punt. Het laatste kwart stijgt twee punten of meer.

14 SCP 2020

vrij om in onderling overleg tot afspraken te komen. Die zijn in de praktijk heel verschillend. De ene levensloopbegeleider is altijd te bellen en neemt ook altijd op. De ander heeft meer behoefte aan privéruimte en ontvangt bij een wens tot contact graag een sms.

De deelnemers waarderen hun relatie met de levensloopbegeleider met gemiddeld een 8,6, dit is twee volle punten hoger dan de beoordeling van eerder verkregen begeleiding. Ze geven ook aan zich erg op hun gemak te voelen bij de levensloopbegeleider (score 8,8) en de levensloopbegeleider te kunnen vertrouwen (score 9,0). Op de vraag aan de deelnemers of ze zich door hun levensloopbegeleider gezien en gehoord voelen, scoren ze gemiddeld een 8,5. Dat zijn allemaal uitzonderlijk hoge waarden, die ook in de vorige rapportage werden gemeld.

Het feit dat het mogelijk is om in moeilijke periodes proactief de begeleiding op te schalen is voor deelnemers belangrijk. Het tijdig weer afschalen draagt bij aan de eigen regie van de deelnemer en diens ervaring van zelfstandigheid. Want op onnodige zorg zitten de deelnemers niet te wachten. Dat blijkt uit hun antwoorden op de vraag: “Ik leid mijn leven het liefst met minimale zorg (1) / maximale zorg (10)”, met een gemiddelde score van 4,0. In waakvlam-contact blijft de vertrouwde relatie in stand en is er een vinger aan de pols om problemen op te merken en eventuele escalatie te voorkomen.

We hebben de deelnemers gevraagd een ordening aan te brengen in een aantal uitgangspunten van levensloopbegeleiding. Hieronder staan ze van meest belangrijk naar minst belangrijk weergegeven.

1. Goede klik tussen deelnemer en levensloopbegeleider
2. Levensbrede aandacht (begeleiding in verschillende leefdomeinen zoals werk, school, sociaal leven en zorg)
3. Levenslange aandacht (langdurige begeleiding)
4. Levensvolgende aandacht (intensiviteit van begeleiding naar behoefte op- en afschalen)
5. Aansluiten bij de leefwereld van mensen met autisme

Met stip op één staat het ervaren van een goede ‘klik’ met de levensloopbegeleider. De andere uitgangspunten liggen daar, dicht bij elkaar, wat verder vanaf. Het aansluiten bij de leefwereld van de deelnemer is voor de deelnemers zelf het minst belangrijk. Dit in tegenstelling tot de levensloopbegeleiders die dit uitgangspunt op plaats twee van de ranglijst plaatsen.

Wanneer wordt aangesloten bij hun ontwikkelingsbehoefte, kunnen deelnemers in beweging komen en grote stappen zetten. Omgekeerd is het voor hen vaak lastig zich te voegen in een wereld die is ingericht op mensen met een doorsnee-ontwikkeling. Dit kost hun veel energie, veroorzaakt stress en in sommige gevallen leidt (over)aanpassing tot uitval bij onderwijs of werk. Deelnemers melden zelf dat door de aanwezigheid van een levensloopbegeleider de inzet van zwaardere zorg, schooluitval, werkverzuim, bijstand en schuldenproblematiek is voorkomen.

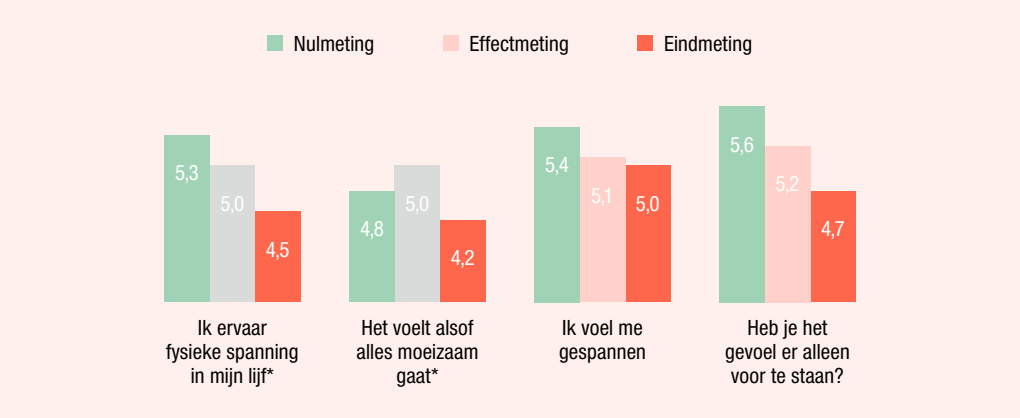
NAASTEN

Bij aanvang van de pilot voelden veel samenwonende naasten zich oververmoeid en stonden ze vaak alleen in de zorg voor de deelnemer. Het zijn over het algemeen niet de deelnemers zelf, maar de naasten die al jaren ‘alarm’ slaan en vol onmacht en ongeloof moeten vaststellen dat adequate begeleiding voor het kind of de partner onvindbaar is. Deze ‘verantwoordelijkheid’ legt grote druk op de naaste.

Alle betrokkenen naasten zijn erg positief over de pilot levensloopbegeleiding. Voor naasten van mensen met autisme werkt levensloopbegeleiding omdat:

- Naasten niet langer alleen staan in de ondersteuning van de deelnemer
- Naasten minder uren zorg besteden aan de deelnemer
- Naasten een betere balans vinden tussen draaglast en draagkracht waardoor overbelasting wordt voorkomen
- Naasten zich minder gespannen voelen

FIGUUR 5. NAASTEN NAAR GEMIDDELDE SCORE PER VARIABELE IN DE TIJD

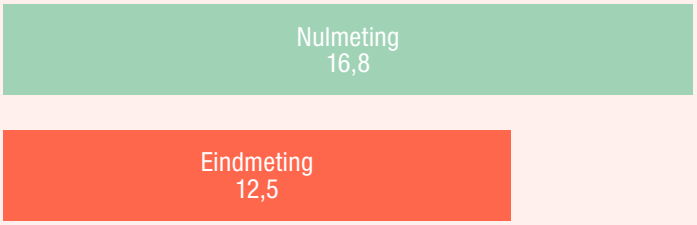


*** Grijze balken geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effectmeting niet significant zijn (p < 0.05)**

Naasten ervaren na inzet van de levensloopbegeleiding weer lucht en melden een afname van zorg- en regeldruk (zie figuur 5)[15]. Verrassend genoeg heeft de afname van spanning en het verder mogen loslaten van zorgverantwoordelijkheid geen aantoonbaar effect op de ervaring van psychisch welzijn of levensgeluk bij de naaste.

In figuur 6 is duidelijk te zien dat het gemiddeld aantal uren dat naasten besteden aan de zorg voor de deelnemer in de tijd sterk afneemt.

FIGUUR 6. NAASTEN NAAR GEMIDDELDE UREN ZORG INZET PER WEEK VOOR DE DEELNEMER IN DE TIJD



Als we verder inzoomen op de gemiddelde zorg die naasten leveren voor hun deelnemer van ruim twee dagen per week (16,8 u/w) bij aanvang van de pilot dan blijkt uit tabel 1 dat in 30% van de gevallen deze zorg zelfs meer dan 24 uur per week beslaat. In de eindmeting zien we een verschuiving van deze laatste categorie naar de categorie van 9-24 uur. Dit resulteert in de sterke daling van de gemiddelde zorginzet van 16,8 naar 12,5 uur per week.

Doordat de levensloopbegeleider de tijd neemt om naasten te leren kennen en zich in te voegen in de bestaande manier van zorg en ondersteuning, zie je dat de begeleiding van de deelnemer een gedeelde verantwoordelijkheid wordt en samenwerking een logisch gevolg is. Een naaste zegt hierover: *"Gehoord worden als partner van een autist, mee mogen praten, een stem hebben en meer begrip krijgen voor mijn man en hij voor mij. Veel meer weer samen zijn als echtpaar. En bovenal een heel lief mens in ons leven erbij."* Een alleenstaande moeder zegt: *"Het heeft voor Nina en mij heel erg uitgemaakt dat ze in de veeleisende tijd deze winter regelmatiger met de levensloopbegeleider contact kon hebben. Vooral op de zeer stressvolle momenten gaf dit het gevoel dat we er niet alleen voor stonden. Het gaf veel steun dat Léonore beschikbaar was."*

Levensloopbegeleiders krijgen soms te maken met naasten die al jaren overbelast zijn in hun zorg voor de deelnemer. Voor hen is de komst van een levensloopbegeleider een

[15] De cijfers achter figuur 5 zijn terug te vinden in tabel 2 in Bijlage 2.

geschenk, maar ook hier moet vertrouwen worden gewonnen en ook dat vraagt tijd. Ouders en partners weten vaak feilloos wat er nodig is en niet iedereen laat de levensloopbegeleider even makkelijk toe in het leven van hun kwetsbare kind of partner. Maar als het vertrouwen ontstaat, dan kan een naaste verantwoordelijkheden loslaten en meer ruimte ervaren om ook aan zorg voor zichzelf en anderen toe te komen. Het blikveld kan verbreden en dat leidt soms in de eerste fase van de pilot juist tot een terugslag in levensgeluk en welzijn. Naasten praten niet over het terugvinden van een 'normale' rol ten opzichte van de deelnemer. In de praktijk zijn zorg en ouderschap daarvoor te veel vervlochten.
De balans tussen aandacht voor de deelnemer en aandacht voor het omringende systeem wordt door enkele levensloopbegeleiders in de eerste fase van de pilot als complex ervaren. Er is hierin ook geen vaste aanpak beschreven. Een enkele naaste voelde zich na negen maanden nog altijd onvoldoende betrokken bij de inhoud van de levensloopbegeleiding.
Een enkele keer ontstaat er spanning in de driehoeksrelatie van deelnemer, naaste en levensloopbegeleider. De uitdaging is dan voor alle partijen om ontstane spanning te onderzoeken en weg te nemen, met één gezamenlijk doel voor ogen: beweging voor de deelnemer.

TABEL 1. NAASTEN NAAR ZORGINZET (U/W) VOOR DEELNEMER

	Nulmeting		Eindmeting	
Zorg	**n**	**%**	**n**	**%**
Helemaal niet	3	7	2	5
1-8 uur	18	42	19	43
9-24 uur	9	21	15	34
> 24 uur	13	30	8	18
Subtotaal	43	100	44	100
Onbekend	2		1	
Totaal	**45**		**45**	

LEVENSLOOPBEGELEIDERS

Voor levensloopbegeleiders werkt levensloopbegeleiding omdat:

- Levensloopbegeleiders werken vanuit nabijheid
- Levensloopbegeleiders werken aan dat wat nodig is
- Levensloopbegeleiders zich als professional blijven ontwikkelen d.m.v. training en intervisie
- Levensloopbegeleiders zich gesteund weten in een lokaal netwerk
- Levensloopbegeleiders betere samenwerking tussen betrokken hulpverleners ervaren
- Levensloopbegeleiders werken aan een meer inclusieve samenleving

Door als levensloopbegeleider aan te sluiten bij wensen en behoeften van de deelnemer is groei mogelijk. Wanneer de deelnemer een klik voelt met de levensloopbegeleider en vertrouwen heeft in de samenwerking, kan de levensloopbegeleider in relatief weinig uren beweging bij de deelnemer sterk bevorderen. Doordat de levensloopbegeleider op meerdere levensgebieden werkt en de omgeving betrekt, is deze vorm van begeleiding bijzonder effectief. In tijden van problemen, dilemma's of meer stress is intensieve begeleiding mogelijk. In rustige tijden volstaat waakvlamcontact.

Hoewel er binnen de pilot geen limiet voor het aantal uren inzet van levensloopbegeleiding geldt, is de gemiddelde tijd die de levensloopbegeleider[16] aan begeleiding besteedt 2,5 uur per week. Juist de zekerheid van de beschikbaarheid van een vangnet, in de vorm van passende begeleiding door een vertrouwd persoon, biedt de veiligheid om alleen hulp in te roepen als het echt nodig is.
Levensloopbegeleiders melden op de langere termijn met minder uren inzet dezelfde resultaten te behalen. Juist doordat escalatie in veel gevallen kan worden voorkomen hoeven er minder brandjes te worden geblust. Ook daardoor ervaart de deelnemer minder stress.

Levensloopbegeleiders geven aan dat ze de ruimte die ze krijgen om zelf invulling te mogen geven aan hun rol heel erg waarderen. Ze rapporteren stuk voor stuk een hoge werksatisfactie. Hierbij speelt een rol:

- Dat je de aandacht mag richten op het proces in plaats van op een vooraf door de omgeving vastgestelde gewenste uitkomst
- Dat je ruimte hebt om naar eigen inzicht te kunnen doen wat nodig is zonder dat er schotten zijn
- Dat je mensgericht en holistisch kan werken
- Dat je echt het verschil kan maken voor de deelnemer

Levensloopbegeleiders geven ook aan dat ze heel tevreden zijn met werken op afroep, zonder vast schema, ook al werken ze door hun flexibele inzet niet iedere week evenveel uren en hebben ze daardoor wellicht een fluctuerend inkomen. De voordelen wegen ruim op tegen de nadelen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de meeste levensloopbegeleiders in de pilot maar één deelnemer begeleiden. Daarmee is de financiële afhankelijkheid beperkt.

In de pilot is ervoor gekozen om levensloopbegeleiders samen te brengen in lokale groepen. Dit vanwege efficiëntie met training en intervisie, maar ook om tezamen een lokaal netwerk te kunnen vormen. Levensloopbegeleiders benoemen de grote meerwaarde voor hun werk van de samenwerking in lokale groepen. Niemand is diplomaat, jurist, autisme-expert, zorgaanbod-deskundige, topcoach, opvoedspecialist, onderwijsgoeroe en mediator in één. Via training en intervisie worden ingewikkelde situaties of vraagstukken waarvoor een levensloopbegeleider mogelijk bagage mist of niet de meest passende persoonskenmerken heeft, in nauwe samenwerking in de bredere groep opgepakt. Met andere woorden: onderlinge hulp wordt regelmatig gevraagd en geboden. Wat de één ontbeert, heeft de ander in huis en omgekeerd. Levensloopbegeleiders op lokaal niveau zijn ‘communities of practice’[17]. Door met ongeveer twaalf levensloopbegeleiders een samenwerkingsverband te vormen en minimaal één keer per maand samen te komen, wordt knowhow gedeeld en ontstaat veel grotere slagkracht, bijvoorbeeld op het vlak van onderhandelingen met instanties, wetgeving, schuldhulpverlening et cetera.

Daarnaast vergroot intervisie het vermogen tot zelfreflectie, het onderscheidend kijken naar de beste manier om aan te sluiten bij de deelnemer en het borgt efficiëntie en kwaliteit. Levensloopbegeleiders voelen zich door het samenkomen en uitwisselen bekrachtigd in hun werk. Ze worden er betere hulpverleners van. Regelmatig collegiale ruggespraak is voor hen cruciaal om het solistische werk goed uit te voeren.

Levensloopbegeleiders geven zelf aan dat ze gedurende de pilot in hun werk zijn geëvolueerd, op persoonlijk en professioneel vlak zijn gegroeid en nu ergens anders uitkomen met hun deelnemer dan voor de pilot. Ze zijn zelf anders gaan kijken.

Levensloopbegeleiders maken gebruik van een ict-applicatie waarin zij verslag doen van de ontwikkelingen binnen de begeleidingsrelatie. De gekozen ict-applicatie ‘Jouw Omgeving’ wordt door levensloopbegeleiders als onvoldoende beoordeeld voor een goede ondersteuning van hun werk als levensloopbegeleider. Daarbij gaat het niet om weerzin tegen bureaucratische verantwoording, maar om het slecht functioneren en aansluiten

16 Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om levensloopbegeleiders met zij aan te duiden, ook omdat 2/3 van de levensloopbegeleiders vrouw is.

17 Wenger, 2008

van het pakket bij hun feitelijke taken. Enkele van hen zijn zeer kritisch over de mogelijkheden van het pakket en noemen bijvoorbeeld als negatief punt het ontbreken van een goede zoekfunctie voor het terugkijken in begeleidingsverslagen. Ook voor het contact met de deelnemer (gemiddeld cijfer 4,5) of collega's (gemiddeld cijfer 4,8) is het pakket volgens de levensloopbegeleiders ontoereikend.

Tot slot geven enkele levensloopbegeleiders aan dat ze de individuele belasting van beschikbaarheid voor de deelnemer als zwaar ervaren. Zeker tijdens ziekte of vakanties is echt loskomen van de verantwoordelijkheden van het werk er voor sommigen niet bij. Dat begint voor sommige levensloopbegeleiders na ruim twee jaar wel te knellen.

INVLOED CORONA OP PILOT

De corona-pandemie is in veel gevallen een rem geweest op de ontwikkeling van de relatie tussen levensloopbegeleider en deelnemer, zeker als deze nog niet voldoende was opgebouwd voordat de pandemie uitbrak. Zo hebben de vijftig deelnemers de klikgesprekken met hun potentiële levensloopbegeleiders bijna allemaal online gevoerd. Bij de opstart van hun levensloopbegeleiding in de maanden mei en juni 2020 werden de coronamaatregelen net iets versoepeld. Een naaste: *"De levensloopbegeleiding heeft zwaar te lijden onder de coronacrisis. Er is nauwelijks nog ruimte om een band op te bouwen. En de deelnemer is niet zo'n prater, dus moet het van fysieke activiteiten komen, die nu al bijna een halfjaar stilliggen."*

Van de deelnemers was de groep die moeite had met de effecten van de pandemie even groot als de groep die het leven makkelijker vond. Een klein clubje deelnemers was neutraal over de veranderingen. Een deelnemer die de corona-uitbraak lastig vond, zei: *"Ben banger geworden om sommige dingen te doen."* Een ander zei: *"Ik werk 40 uur per week en heb de hele dag vergaderingen via Skype. Dit is zeer vermoeiend voor mij, waardoor ik sneller overprikkeld ben."* Een deelnemer die het thuiszitten als gevolg van de uitbraak als prettig ervoer, zei: *"Meer rust, minder 'moeten', meer ontspanning."* Een ander zei: *"Vrede thuis met vrouw en dochter."*

In de meeste gevallen liep de begeleiding tijdens de lockdown door, in de buitenlucht, via telefoon of Skype of gewoon binnen op 1,5 meter afstand. In enkele gevallen is de levensloopbegeleiding tijdelijk on hold gezet. Maar er zijn ook enkele casussen waar de begeleiding tijdelijk is geïntensiveerd, omdat er sprake was van hevige stresstoename bij de deelnemer. De werkwijze is in alle gevallen in afstemming tussen de deelnemer, diens naasten en de levensloopbegeleider tot stand gekomen.

DAGMAR, INGE & CARLA

Een wisseling in de levensloopbegeleiding hoeft niet per se een probleem te zijn, aldus de 52-jarige deelnemer Dagmar die in 2019 de diagnose 'autisme' kreeg. In verschillende fasen van het leven kan een andere aanpak van levensloopbegeleiding juist heel helpend zijn. Maar een halfjaar zonder levensloopbegeleider zitten, vond ze wel erg moeilijk.

Dagmar is een universitair geschoolde, intelligente moeder van een 13-jarige dochter Nova. Echtgenoot Peet verblijft voor de verzorging van zijn ouders veel in het buitenland. Bij aanvang van de pilot levensloopbegeleiding heeft Dagmar pas net de diagnose 'autisme' gekregen. Ze sprak met een psychiater nadat ze met angst- en overspannenheidsklachten thuis was komen te zitten. De diagnose kwam voor haar als een donderslag bij heldere hemel. Grenzen stellen aan haar puberende dochter is haar al snel veel te veel, net als werken achter de computer of koken voor het gezin. En hoewel haar dochter en echtgenoot niet betrokken willen worden bij de pilot, blijkt de beschikbaarheid van de levensloopbegeleider Inge voor Dagmar een geschenk.

Inge is een dame van achter in de 60, voormalig orthopedagoog met veel kennis op het vlak van autisme in vrouwen, maar zonder ervaring als begeleider. Dagmar kende haar van het kunstklasje. Ze kunnen het goed met elkaar vinden.

Inge en Dagmar richten zich in eerste instantie op het brengen van rust in Dagmars leven. Inge neemt op verschillende domeinen de regie. Daardoor neemt Dagmars stress snel af. Samen zoeken ze uit wat autisme voor Dagmar betekent. Dat Inge precies is vindt Dagmar fijn, het brengt structuur. Dagmar zegt: "Zonder de hulp van Inge was ik waarschijnlijk ingestort en had ik nu nog de diagnose [autisme, ondz.] niet geloofd."

Inge merkt na twee jaar dat de verantwoordelijkheid van haar rol als levensloopbegeleider voor haar te veel wordt. Ze is de pensioengerechtigde leeftijd al voorbij en wil met haar man langere perioden achter elkaar op reis. Eind 2020 vertelt Inge aan Dagmar dat ze in het voorjaar 2021 zal stoppen als haar levensloopbegeleider.

In eerste instantie wil Dagmar geen nieuwe begeleider. Op zichzelf teruggeworpen krijgt ze echter al snel weer het gevoel dat ze verzuipt. Maar kiezen uit online videopresentaties van potentiële levensloopbegeleiders bij VAB valt haar zwaar. Ze zit met haar handen in het haar. Ze zegt hierover: “Het out-of-the-box denken van autisten valt soms heel erg tegen.” Maar na een half jaar zonder begeleiding krijgt ze een idee: “Waarom vraag ik Carla niet?” De 57-jarige Carla is al 25 jaar een huisvriendin. Ze heeft dan wel geen specifieke ervaring met mensen met autisme, maar als antropoloog en reisleidster is ze wel wat gewend. En Carla wil het doen. Dat ze direct kan instappen in de training en intervisie van VAB maakt het voor haar makkelijker. “Anders zou het wel een heel eenzaam avontuur zijn”, zegt Carla.

De aanpak van Inge en Carla zijn heel verschillend. Waar Inge regie pakte doet Carla vooral een beroep op Dagmars zelfredzaamheid en laat het initiatief bij haar. Carla zegt: “Ik laat het aan haar over wat ze van mij nodig heeft.” En dat werkt.

Tweewekelijks wordt er samen gekookt en gegeten. De andere week wordt in alle rust besproken wat er in Dagmars leven speelt, met als gevolg dat “Dagmars angst een stuk minder is, het ebt al weg voordat het een probleem kan worden.” Levensloopbegeleiding is voorspelbaar en geeft rust. “Dat je elkaar echt kent, dat lukt niet bij andere hulpverlening met wisselingen en korte contacten”, zegt Dagmar.

Drie jaar na de start van de pilot is Dagmar niet alleen stabieler maar ook een heel eind op weg met het accepteren van haar autisme. Ze zet zichzelf minder onder druk en heeft haar kunstklasje ondertussen ingeruild voor een serieuze kunstopleiding. Dagmars idee over de toekomst verandert. Ze wil met kunst iets bijdragen aan de samenleving.

Dagmar is blij met haar nieuwe levensloopbegeleider. De wisseling is niet onoverkomelijk gebleken en het grote verschil in aanpak evenmin. Als de begeleider er maar echt voor haar is. Dagmar: “Beide levensloopbegeleiders hebben veel aan mijn leven toegevoegd.”

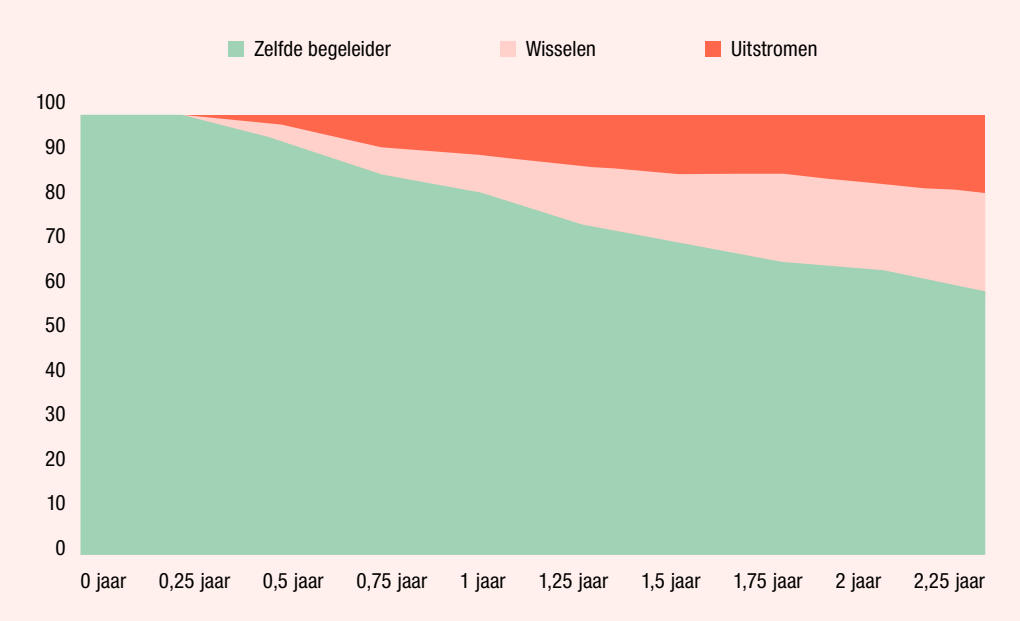
Wisselen en uitstromen

Zoals eerder genoemd hanteert VAB in de pilot het uitgangspunt dat elke deelnemer zelf zijn levensloopbegeleider kiest. Daaruit vloeit ook voort dat de deelnemer periodiek kan aangeven of hij de relatie met de levensloopbegeleider wil continueren of beëindigen.

MAD impact heeft de afgelopen twee jaar verdiepend onderzoek gedaan naar wisselen en uitstromen in de pilot en de bijhorende achtergronden en overwegingen. Na een breuk met de levensloopbegeleider is het voor de deelnemer mogelijk om de levensloopbegeleiding te continueren. In de praktijk gebeurt dit niet altijd.

In de looptijd van dit onderzoek zijn er van alle deelnemers zeventien uit de pilot uitgestroomd en 22 van begeleider gewisseld. Van de deelnemers die zijn uitgestroomd kwam het initiatief in tien gevallen van de deelnemer zelf en in zeven gevallen nadat de levensloopbegeleider had aangegeven te zullen stoppen. Tien wisselingen werden ingezet door de deelnemer en de resterende twaalf door de levensloopbegeleider. In het derde jaar van de levensloopbegeleiding (waar slechts de helft van de deelnemers is gekomen doordat ze op verschillende momenten in de tijd zijn gestart) nemen zowel het aantal wisselingen als het aantal deelnemers dat uitstroomt sterk af. Het lijkt erop dat met de tijd de begeleidingsrelatie bestendiger wordt.
Wisselen en uitstromen in de begeleidingsrelaties zijn weergeven in figuur 7.

FIGUUR 7. OVERZICHT VAN WISSELEN EN UITSTROMEN NAAR LOOPTIJD PILOT



MOEILIJK KEUZE VOOR DEELNEMERS

De eerste positieve matching bij aanvang van de pilot blijkt in de praktijk niet altijd genoeg om tot een werkbare relatie te komen tussen deelnemer en levensloopbegeleider. Maar de investering van de deelnemer en de levensloopbegeleider in de relatie is altijd groot. Dat maakt het soms lastig voor een deelnemer om van binnenuit zelfstandig te bepalen of de begeleiding voor hem voldoende werkt.
Uit interviews met deelnemers komt naar voren dat ze het behoorlijk lastig vinden om met hun initiële levensloopbegeleider te stoppen. Gevoelens van afhankelijkheid, loyaliteit en angst spelen daarbij een rol. De gelijkwaardigheid en nabijheid van de relatie tussen deelnemer en levensloopbegeleider is een grote kracht van de pilot. Maar deze intensieve

relatie kan ook leiden tot afhankelijkheid en loyaliteit, waardoor de relatie zelf het zicht op de effectiviteit van de begeleiding kan vertroebelen.

Het is vanuit dit gezichtspunt ook goed dat de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de begeleidingsrelatie niet uitsluitend bij de deelnemer en de levensloopbegeleider ligt. Veel deelnemers geven aan zich gesteund te voelen door ruggespraak met een procesmanager van VAB. Deze signaleringsgesprekken met deelnemers leidden regelmatig tot het besluit te stoppen met de huidige begeleider. Daarbij worden, als de deelnemer daarmee akkoord gaat, ook de levensloopbegeleider en de naaste gehoord om een zo compleet mogelijk plaatje te verkrijgen. Wat ging er goed? Wat niet? En vooral: wat kunnen we leren voor de toekomst? Naast het signaleren van knelpunten begeleidt VAB de deelnemer ook in het proces van het kiezen van een nieuwe levensloopbegeleider of het uitstromen uit de pilot.

De beslissing van een deelnemer om met zijn huidige levensloopbegeleider te stoppen, wordt door de deelnemers niet noodzakelijkerwijs als negatief ervaren. Het kan ook zijn dat er een natuurlijk einde is gekomen aan de begeleidingsrelatie, dat naar ieders tevredenheid aan de verwachtingen is voldaan en een nieuwe fase aanbreekt, waarbij een nieuwe begeleidingsvraag opkomt en een andere impuls nodig is. Stoppen met een levensloopbegeleider door de deelnemer kan een teken zijn van groei in eigen regie en in het verwoorden van de eigen wensen en verwachtingen.

DEELNEMER STROOMT UIT

Van de zeventien deelnemers die zijn uitgestroomd uit de pilot kwam het initiatief in tien gevallen van de deelnemers zelf en in zeven gevallen van de levensloopbegeleider. In die laatste zeven gevallen wilde de deelnemer na beëindiging van de begeleidingsrelatie geen nieuwe levensloopbegeleider. Bij twee van deze deelnemers was de ouder de levensloopbegeleider.

Van de tien gevallen waarbij de deelnemer zelf of de naaste de aanleiding vormde voor het beëindigen van de pilotdeelname, verloren in één geval de ouders het vertrouwen doordat ze het gevoel hadden niet voldoende te zijn betrokken en gehoord. In een ander geval was de meerwaarde van een levensloopbegeleider in relatie tot de bestaande ondersteuning voor de ouders niet duidelijk. Eén deelnemer gaf aan dat de investering die nodig was voor het opstarten van een goede relatie met de levensloopbegeleider voor hem na negen maanden toch te veel bleek. Bij de andere zes deelnemers was het opbouwen van een goede begeleidingsrelatie lastig. Drie van hen braken relatief snel met de begeleider. Vanuit de deelnemers werd aangegeven dat ze (a) andere begeleiding, die ze al hadden, beter vonden aansluiten (2x); (b) toch op zoek waren naar een ander soort begeleiding en het voorlopig ook alleen wel zouden redden (2x); en (c) dat ze ronduit teleurgesteld waren over de geboden begeleiding (2x). Eén deelnemer is overleden tijdens de pilot.

Enkele levensloopbegeleiders hadden een eigen perspectief op het uitstromen van hun deelnemer. In het proces van vraagverheldering werd een deelnemer geconfronteerd met bestaande problematiek die te complex en pijnlijk was om onder ogen te zien. De levensloopbegeleider werd daarbij de bliksemafleider van de vermijdende deelnemer.

DEELNEMER WISSELT

Van de 97 deelnemers die in het onderzoek zijn gevolgd, zijn er 22 in de eerste 27 maanden van levensloopbegeleider gewisseld. Bij tien van deze wissels nam de deelnemer het initiatief, bij de andere twaalf kwam het initiatief van de levensloopbegeleider, die stopte met de pilot.

Zes van de tien deelnemers die op eigen initiatief van levensloopbegeleider wisselden, zijn door MAD impact geïnterviewd. In één geval vond de deelnemer dat de levensloopbegeleider tekortschoot in de kwaliteit van haar begeleiding. In een ander geval bleken de levensloopbegeleider en de deelnemer (en diens ouders) uit elkaar gegroeid. In vier gevallen bleek de klik niet zo bestendig als bij aanvang gehoopt en was de samenwer-

kingsrelatie na ruim een jaar op. Bij twee van deze laatste vier deelnemers dacht de levensloopbegeleider overigens dat er sprake was van vermijding van onderliggende problematiek door de deelnemer.

LEVENSLOOPBEGELEIDER STROOMT UIT

Van de 90 levensloopbegeleiders die bij aanvang van de pilot betrokken waren, zijn er in de eerste twee jaar 19 zelf en 20 op het initiatief van hun deelnemer uitgestroomd. Uit data over het arbeidsverloop in de zorg in Nederland blijkt dat het jaarlijkse verloop tussen de 16% en 18% bedraagt[18]. Het actieve verloop van de levensloopbegeleider (waarin deze zelf het initiatief neemt om uit te stromen) ligt in de pilot met gemiddeld 9% per jaar veel lager.

In vijf van de negentien gevallen waarin de levensloopbegeleider de begeleidingsrelatie afbrak en de deelnemer moest wisselen van levensloopbegeleider of zelf ook uitstroomde, was er sprake van ziekte. Vier levensloopbegeleiders stelden andere prioriteiten qua werk. In twee gevallen kampte de levensloopbegeleider met problemen in familiare kring. Twee ouders hadden de omvang en complexiteit van hun rol als levensloopbegeleider onderschat (lees meer over naasten als levensloopbegeleider in het volgende hoofdstuk). Twee levensloopbegeleiders dachten dat een ander de deelnemer beter in beweging zou kunnen krijgen. Eén levensloopbegeleider ging met pensioen, één vond dat ze niet voldoende was toegerust voor de zwaarte van de casuïstiek van haar deelnemer, één ging verhuizen en één levensloopbegeleider vond de gevraagde inzet, inclusief training en intervisie, te groot. Levensloopbegeleiders vonden de keuze om zelf uit te stromen vaak moeilijk. Loyaliteit aan de deelnemer en gevoelens van verantwoordelijkheid en betrokkenheid brachten de levensloopbegeleider regelmatig in een lastig parket.

Voor veel levensloopbegeleiders die moesten uitstromen omdat de deelnemer wilde wisselen, was het verlies van deelname aan de pilot een behoorlijke aderlating. Niet zozeer vanwege de inkomstenderving, maar vooral vanwege het gemis van opleiding en intervisie.

WISSELEN EN UITSTROMEN, EEN PROBLEEM?

Wisselen en uitstromen zijn inherent onderdeel van de pilot levensloopbegeleiding. Van alle deelnemers die startten met de pilot kreeg 40% hier gewild of ongewild mee te maken. Maar is dat een probleem?
Dat een behoorlijk aantal deelnemers eigenstandig wisselt van levensloopbegeleider of uitstroomt uit de pilot, is in lijn met een belangrijke kernwaarde binnen de pilot levensloopbegeleiding: de deelnemer heeft de regie. Bij ontevredenheid over de geboden begeleiding of bij veranderende behoefte kan de deelnemer, in overleg met de procesmanagers van VAB, besluiten tot het afronden van de bestaande begeleiding. Hij kan vervolgens gericht op zoek gaan naar een nieuwe, beter passende levensloopbegeleider of besluiten helemaal met begeleiding te stoppen. Een aantal deelnemers nam weloverwogen afscheid van de begeleiding om hun leven zelfstandig vorm te geven. Deelnemers geven zelf aan dat zeggenschap over continuering van de begeleidingsrelatie hun positie sterkt en hen helpt in het voeren van eigen regie.

Uit kwantitatieve analyse van de data blijkt dat er geen significante verschillen bestaan tussen de groep deelnemers die te maken hebben gehad met wisseling van levensloopbegeleider en zij die nog steeds samen zijn met hun eerste levensloopbegeleider in de veranderingen van bijvoorbeeld het cijfer dat ze hun leven geven of lichamelijk en psychisch welzijn. Uit de kwalitatieve interviews met deelnemers die te maken kregen met wisselen, blijkt dat de deelnemers die zelf het initiatief namen tot verandering van levensloopbegeleider daar bijna allemaal tevreden mee waren. De deelnemers die te maken kregen met het uitstromen van een levensloopbegeleider waren vaak teleurgesteld over de afgebroken begeleidingsrelatie, maar tegelijkertijd ook blij dat de begeleiding kon worden voortgezet.
Uit het onderzoek blijkt dat het wisselen van levensloopbegeleider (gewild of ongewild), mits zorgvuldig begeleid, geen negatieve gevolgen heeft voor de effectiviteit van de levensloopbegeleiding.

18 Consultancy.nl, 2021; Regio+, 2020

Naaste als levensloopbegeleider

In de pilot kiest de deelnemer zelf zijn levensloopbegeleider. Negen deelnemers kozen bij de start een naaste als levensloopbegeleider (vijf keer een moeder, één keer een vader, twee keer een zus en één keer een partner). Tijdens de pilot zijn daar, na wisselingen, nog twee deelnemers met hun moeder als levensloopbegeleider bij gekomen en er zijn ook weer drie naasten gestopt.

De positie van de naaste-levensloopbegeleider is anders dan die van de reguliere levensloopbegeleider. De naaste was immers al onderdeel van het sociaal systeem van de deelnemer voordat de pilot van start ging. Verder is de persoonlijke betrokkenheid van de naaste-levensloopbegeleider bij de deelnemer een stuk groter en wonen de naaste en de deelnemer vaak samen. Uit het onderzoek naar intervisie en training kwam ook naar voren dat naaste-levensloopbegeleiders een ander perspectief inbrengen in de lokale groepen. Deze andere positie van naaste-levensloopbegeleiders gaf aanleiding voor verdiepend onderzoek. Daarbij is gekeken naar de motieven en achtergronden van de deelnemer om voor deze specifieke vorm van levensloopbegeleiding te kiezen en is onderzocht hoe deze groep deelnemers zich ontwikkelt ten opzichte van de deelnemers met een reguliere levensloopbegeleider.

Alle naaste-levensloopbegeleiders en een aantal van de deelnemers met een naaste-levensloopbegeleider zijn voor dit onderzoek uitgebreid geïnterviewd. Het aantal deelnemers met een naaste als levensloopbegeleider is echter klein en iedere deelnemer is anders. Het is daardoor lastig om algemeen geldende uitspraken te doen over naaste-levensloopbegeleiders. Wat wordt beschreven heeft in eerste instantie betrekking op de casuïstiek die is onderzocht en kan worden gezien als een eerste verkenning van het onderwerp. Om daadwerkelijk generieke conclusies te trekken is vervolgonderzoek nodig.

Meer dan de helft van de deelnemers met een naaste-levensloopbegeleider is jonger dan twaalf jaar, één is veertien en vier zijn achttien jaar of ouder. Tien van de elf naaste-levensloopbegeleiders zijn vrouw. In acht van de elf gevallen wonen begeleider en deelnemer in hetzelfde huis (zie tabel 2).

TABEL 2. OVERZICHT DEELNEMERS MET EEN NAASTE ALS LEVENSLOOPBEGELEIDER

Deelnemer	Leeftijd*	Rol	Samenwonen	
1	7	vader	ja	gestopt
2	25	moeder	nee	gewisseld
3	20	moeder	ja	gestopt
4	11	moeder	ja	
5	9	moeder	ja	gewisseld
6	18	zus	nee	
7	14	zus	nee	
8	8	moeder	ja	
9	11	moeder	ja	gewisseld
10	10	moeder	ja	
11	71	partner (v)	ja	

*** Bij aanvang van de pilot**

KIEZEN NAASTE-LEVENSLOOPBEGELEIDER

Kinderen onder de twaalf jaar kiezen niet zelf hun levensloopbegeleider, dat doen de ouders. Maar ook voor kinderen tot achttien jaar hebben ouders vaak een belangrijke inbreng bij de keuze van begeleiding. Uit de interviews komt naar voren dat in alle gevallen de naaste-levensloopbegeleiders (in meer of mindere mate van afstemming) zichzelf als begeleider heeft opgeworpen en zichzelf dus als levensloopbegeleider aanwees.
Voor een groot deel van de naasten was de belangrijkste drijfveer om zich op te werpen als levensloopbegeleider het feit dat ze dit in de praktijk voor hun gevoel al waren. De eigen positieve ervaring in het begeleiden van hun kind of partner en soms ook de negatieve ervaring van de begeleiding van externen gaf de doorslag. De partner-levensloopbegeleider zegt hierover: *"Eindelijk mag ik heten wat ik altijd gevoeld heb te zijn en dat werkt heel erg goed. Hij [de deelnemer, ondz.] mag nu komen met een hulpvraag en dan heb ik daar ruimte voor en dan doe ik dat als levensloopbegeleider. De rollen worden daarmee erkend zoals ze eigenlijk al waren en dat geeft mij rust en dat geeft hem ook rust en ruimte."*
Verschillende moeders van jonge kinderen gaven aan dat hun kind zelf nog geen hulpvraag had en ook niet direct open stonden voor begeleiding. Om dan toch de juiste kennis en knowhow in te kunnen brengen in de opvoeding van hun kind was zelf deelnemen aan de pilot dé manier om de juiste begeleiding voor hun kind te organiseren. Een moeder zegt hierover: *"Wij zouden dan bedenken voor hem dat hij iets nodig heeft, maar dat wilde hij helemaal niet. Als ik vind dat hij begeleiding nodig heeft zal ik het dus zelf moeten doen."*
De meeste moeders met jonge kinderen geven aan dat zij denken dat als het kind ouder wordt hun rol als levensloopbegeleider minder logisch is. In de ontwikkeling van het kind wordt dan begeleiding naar zelfstandigheid en loskomen van ouders belangrijk, evenals het zelfstandig formuleren van een hulpvraag. Een moeder formuleert het zo: *"Ik ga dit niet tot zijn achttiende doen. Het [stoppen, ondz.] loopt eigenlijk een beetje parallel met de opkomst van de puberteit."*
Vlak voor het afronden van het onderzoek is één moeder-levensloopbegeleider gestopt omdat ook zij kampte met psychische overbelasting. Daarnaast merkte ze dat haar kind, dat dit jaar naar de middelbare school gaat, toe was aan een nieuwe begeleider.
In het gezin waarin de oudste, uit huis wonende zus haar jongere broer en zus begeleidt, was het de moeder die haar voor deze rol vroeg, omdat ze zich realiseerde dat zij niet zelf de aangewezen persoon zou zijn om haar puberende kinderen te begeleiden.
De meeste naaste-levensloopbegeleiders zijn ook op zoek naar het vergroten van kennis en vaardigheid in de begeleiding van de deelnemer. Een moeder zegt hierover: *"Toen ik van de pilot hoorde dacht ik: Dit gaat mij inzicht geven. Kom ik met professionals in aanraking, kan ik nieuwe ideeën opdoen, kan ik leren om wat minder zijn moeder te zijn en kan ik een wat meer brede blik met distantie krijgen. Dat is goed voor hem [de deelnemer, ondz.], maar dat is ook goed voor mezelf."* Naasten-levensloopbegeleiders geven aan dat de training en intervisie enorme steun bieden in het dragen van hun verantwoordelijkheden als ouder of partner. Een moeder: *"Ik zou het alle ouders gunnen om een levensloopbegeleider te kunnen zijn voor hun kinderen met autisme. Ik ben heel dankbaar dat ik het mag doen."* Een andere moeder: *"Ik vind dat alle ouders met kinderen met autisme toegang zouden moeten krijgen tot de kennis en intervisie van levensloopbegeleiding."*
De geldelijke beloning is voor de meeste naaste-levensloopbegeleiders helemaal geen reden om mee te doen aan de pilot. Erkenning van hun werk en de training en intervisie zijn dat wel. In een enkel geval, waarbij het gezin ook worstelt om de eindjes aan elkaar te knopen, geeft een naaste-levensloopbegeleider aan dat het beloningsverschil tussen haar en de andere levensloopbegeleiders (20 versus 55 euro per uur) voor haar oneerlijk voelt.

NAASTE-LEVENSLOOPBEGELEIDER IS PROFESSIONAL

Opvallend is dat voor zeven van de elf naaste-levensloopbegeleiders het begeleiden van anderen ook hun beroep is. Van de vier naasten voor wie begeleiding niet hun beroep is, zijn twee ouders vroegtijdig gestopt met de pilot na respectievelijk één en anderhalf jaar, wegens psychische overbelasting. De last van de zorg voor hun kind speelde daarin voor beiden een belangrijke rol.

Twee moeder-levensloopbegeleiders hebben na ongeveer één jaar deelname aan de pilot na het uitstromen van een levensloopbegeleider besloten zelf levensloopbegeleider van hun kind te worden. Begeleiding is voor beiden niet hun beroep.
De moeders die van begeleiding hun beroep hebben gemaakt, merken op dat de begeleiding van hun eigen kind emotioneel een stuk belastender is dan van andere kinderen. Een moeder zegt: *"Op afstand staan is als moeder best wel lastig. Als je kind mislukt op school raakt dat je ook persoonlijk als moeder. Als professional kost het me veel minder energie. Als ouder veel meer."*
Ook in contact met instanties, zoals bijvoorbeeld school, kan de dubbelrol voor externe partijen verwarrend werken. *"Het komt voor dat naaste-levensloopbegeleiders niet serieus worden genomen of worden uitgesloten omdat ze niet 'deskundig' zouden zijn. Dat zien we in de bredere maatschappij, maar het gebeurt ook in de lokale groepen"*, aldus een sleutelinformant die als procesbegeleider in de pilot werkt. Ze zegt ook: *"Het koste ook de 'reguliere' levensloopbegeleiders even tijd om de naaste-levensloopbegeleider te accepteren en te zien voor de waarde die zij vertegenwoordigt. Nu na enkele jaren blijkt de input van naaste-levensloopbegeleiders voor alle levensloopbegeleiders soms van onschatbare waarde te zijn en worden ze als volwaardige collega behandeld."*

NAASTE-LEVENSLOOPBEGELEIDER GOEDE ZAAK?

De respondenten die zijn geïnterviewd melden als groot voordeel van de naaste-levensloopbegeleider de al aanwezige vertrouwensband en de grote mate van betrokkenheid bij de deelnemer. Doordat de deelnemer en de levensloopbegeleider elkaar al langer kennen en een intieme, liefdevolle band met elkaar hebben, is aansluiten bij de leefwereld van de deelnemer een stuk makkelijker en komt de begeleiding meestal goed uit de startblokken.

Een ander belangrijk voordeel dat respondenten benoemen, is de mogelijkheid om real-time interventies te plegen. Waar de gewone levensloopbegeleider meestal alleen achteraf kan begeleiden bij netelige kwesties, geldt zeker voor de samenwonende levensloopbegeleiders dat er regelmatig kleine stressmomenten kunnen worden voorkomen doordat interventies worden gepleegd direct als de spanning zich voordoet.

Naaste-levensloopbegeleiders geven ook aan dat ze zelf rustiger worden en meer vanaf een afstand kunnen kijken naar zichzelf, de deelnemer en gezinssituatie. Een moeder: *"Dat ik in de pilot zit, heeft mijn rol als moeder veel makkelijker gemaakt. Ik kan het gedrag van mijn kind veel beter loslaten en accepteren. Ik heb veel meer begrip voor wat er gebeurt."* Een andere moeder: *"Ik voel meer rust in hoe ik hem [mijn zoon, ondz.] kan helpen of begeleiden."*

De naaste-levensloopbegeleiders en deelnemers geven aan dat ze erg tevreden zijn over hun deelname aan de pilot levensloopbegeleiding. Voor jonge kinderen is de moeder-levensloopbegeleider die ook anderen begeleidt en toegang heeft tot training en intervisie, een grote hulpbron.
Hoe dit precies werkt voor oudere deelnemers, moeders die alleen hun eigen kind begeleiden en partner-levensloopbegeleiders, is op basis van het gering aantal respondenten in deze categorieën lastig te beoordelen. Maar de drie volwassen deelnemers die zijn geïnterviewd voor dit onderzoek geven allen aan zeer tevreden te zijn met hun moeder, partner of zus als begeleider.

Als we kijken naar de kwantitatieve data verschijnt ook een interessant beeld. In tabel 3 is te zien dat de verschuiving van psychisch welzijn en levensgeluk voor de groep deelnemers met een naaste als levensloopbegeleider sinds aanvang van de pilot twee keer groter is dan voor de totale groep deelnemers.
Hoewel de aantallen van naaste-levensloopbegeleiders klein zijn en daardoor niet met zekerheid kan worden gezegd dat de gevonden uitkomsten één op één kunnen worden vertaald naar alle naaste-levensloopbegeleiders (verschuiving is niet significant), blijkt de naaste-levensloopbegeleider, in ieder geval voor deelnemers aan de pilot, een zeer effectieve interventie.

En dat is helemaal niet zo vanzelfsprekend. De naaste was immers al ouder of partner voor aanvang van de pilot. Maar blijkbaar heeft de deelname van de naaste aan de training en intervisie van VAB geleid tot een belangrijke verandering in hun omgang met de deelnemer. Je zou kunnen spreken van ‘een naaste 2.0’.
De resultaten uit het onderzoek pleiten ervoor om de mogelijkheid dat naasten levensloopbegeleider worden ook in de toekomst te handhaven.

TABEL 3. VERGELIJKING TUSSEN REGULIERE EN NAASTE-LEVENSLOOPBEGELEIDERS

	Totale populatie			Naaste-levensloopbegeleider		
	Nulmeting	Eindmeting	Toename %	Nulmeting	Eindmeting	Toename %
Slecht (0) - Goed (10)						
Hoe voel je je momenteel in psychisch opzicht?	5,4	6,2	15%	5,8	7,7	33%
Cijfer						
Welk cijfer zou je je leven geven op dit moment?	5,8	6,5	12%	5,8	7,6	20%

*** Grijze cijfers geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effect- en eindmeting niet significant zijn voor ($p < 0.05$)**

Wie zijn de respondenten?

DEELNEMERS

Aan het onderzoek doen 97 deelnemers mee. De groep is divers, in termen van leeftijd, opleidingsniveau en begeleidingsbehoefte. Met deze diversiteit wordt bewust een breed scala aan mensen met autisme in beeld gebracht.

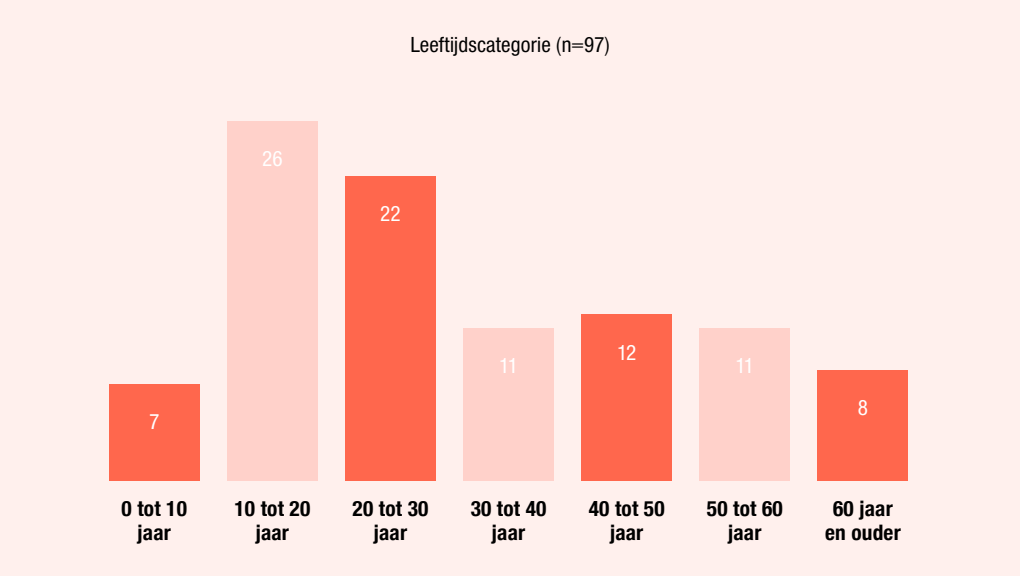
Maar alle deelnemers stuiten in meer of mindere mate op een sociaal uitsluitende maatschappij waarin vaak geen plek is buiten de norm. Ze hebben allemaal last van sociale kwetsbaarheid[19]:

1. Moeite om verantwoordelijkheid die van burgers verwacht wordt binnen de Nederlandse samenleving waar te maken
2. Moeite om te gaan met maatschappelijke complexiteit
3. Moeite zich binnen sociale verbanden staande te houden

Voor deelname aan de pilot golden twee toelatingscriteria: de deelnemer heeft een formele diagnose autisme en de deelnemer heeft een concrete begeleidingsbehoefte. Via een oproep in de lokale autismenetwerken, bij zorgorganisaties en via (sociale) media is deelnemers gevraagd zich kenbaar te maken. Op basis van de informatie die is verzameld tijdens de literatuurstudie naar kenmerken van de populatie mensen met autisme in Nederland is ervoor gekozen het steekproefkader gericht te vullen op basis van verdeling over een aantal kenmerken: sekse, leeftijd, opleidingsniveau, etniciteit, woonsituatie en het hebben van een relatie. Aan de hand van een steekproefkader is de deelnemerselectie ter hand genomen door het projectteam. Hieronder worden de deelnemers beschreven in kenmerken zoals deze aan de start van de pilot door hen zijn gerapporteerd.

Van de 97 deelnemers zijn er 39 vrouw, 57 man en 1 man noch vrouw. De deelnemers tussen de 10 en 30 jaar zijn oververtegenwoordigd in de pilot (zie figuur 8). Het projectteam verwachtte dat zich in deze groep transitiemomenten voor zouden kunnen doen met betrekking tot persoonlijke groei en participatie in de samenleving, zoals de overgang naar zelfstandig wonen, het beginnen van een opleiding, persoonlijke relaties, toegang tot de arbeidsmarkt et cetera. Mensen met autisme van 60 jaar en ouder zijn sterk oververtegenwoordigd. In deze leeftijdscategorie bleken deelnemers heel lastig te vinden.

FIGUUR 8. DEELNEMERS NAAR LEEFTIJDSCATEGORIE

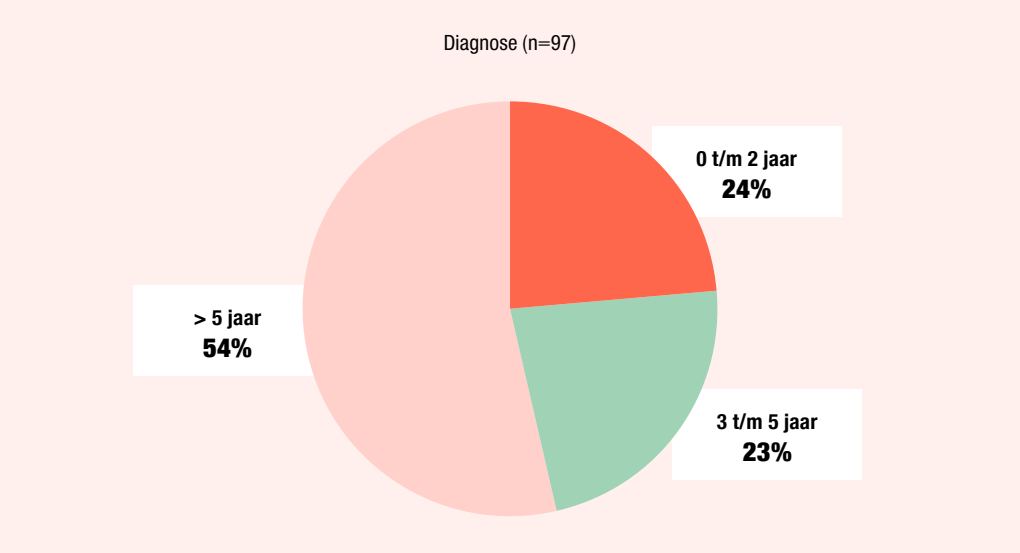


19 Hans van Ewijk, Sociale complexiteit, 2015

DIAGNOSE

Een kwart van de deelnemers aan de pilot heeft bij aanvang van de pilot minder dan twee jaar de diagnose autisme. Ruim de helft heeft al langer dan vijf jaar de diagnose autisme (zie figuur 9).

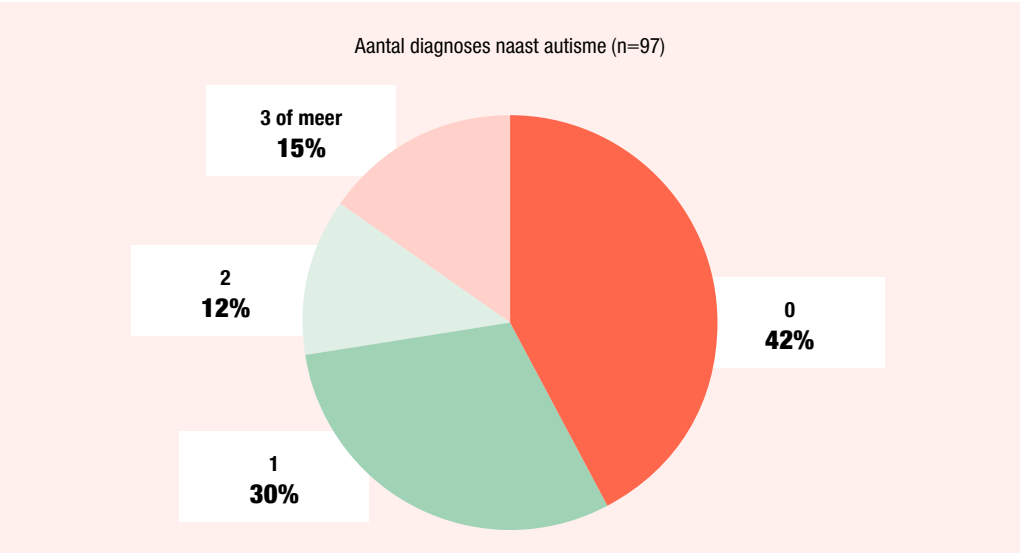
FIGUUR 9. DEELNEMERS (%) NAAR AANTAL JAAR SINDS DE DIAGNOSE AUTISME



We hebben de deelnemers gevraagd of ze de diagnose autisme een plek hebben kunnen geven in hun leven. Van hen zegt 17% nog te worstelen met de diagnose. De helft geeft aan helemaal oké te zijn met de diagnose en de rest zit daar tussenin. Hoe langer mensen de diagnose hebben hoe groter het aandeel wordt van de mensen die autisme een plek hebben gegeven in hun leven.

Bijna 60% van de deelnemers heeft naast de diagnose autisme nog één of meer andere diagnoses (zie figuur 10). De vijf meest voorkomende diagnoses bij deelnemers in de pilot naast autisme zijn: ADHD, burn-out/chronisch vermoeid, depressie, angststoornis en PTSS. Voor een derde van de deelnemers geldt dat ze in het verleden één of meer diagnoses hebben gehad die nu niet meer passend zijn.

FIGUUR 10. DEELNEMERS (%) NAAR AANTAL AANVULLENDE DIAGNOSES



OPLEIDING

In tabel 4 zijn opleidingsniveau en leeftijdscategorie tegenover elkaar geplaatst. Met 12 deelnemers van 20 jaar en ouder zonder startkwalificaties[20] (rode cijfers, 19%), wijkt de deelnemersgroep niet wezenlijk af van het landelijke gemiddelde van 21%.
De helft van de deelnemers van 30 jaar en ouder heeft een hbo+-achtergrond, tegenover het landelijk gemiddelde van 24%[21]. Daarmee is het aantal hoogopgeleide deelnemers sterk oververtegenwoordigd ten opzichte van de deelnemers met alleen basisonderwijs of vmbo.

TABEL 4. DEELNEMERS NAAR HOOGST AFGERONDE OPLEIDING EN LEEFTIJD BIJ AANVANG PILOT

	Leeftijdscategorie				
	0 tot 13	13 tot 20	20 tot 30	30 jaar en ouder	Totaal
Geen	11	2	1	0	14
Basisonderwijs	0	14	2	1	17
Praktijkonderwijs, SMO, vmbo	0	5	4	4	13
Havo/vwo	0	1	5	7	13
Mbo	0	0	7	9	16
Hbo.wo	0	0	3	21	24
Totaal	11	22	22	42	97

Het lijkt erop dat deelnemers aan de pilot met 60% studiesucces een lager gemiddelde scoren dan reguliere studenten met ongeveer 71% studiesucces[22].

Van de deelnemers onder de 20 jaar volgt 82% een opleiding. Dat betekent dat 18% van de jongere deelnemers thuis zit. Deze thuiszittende jongeren hebben nog geen startkwalificatie behaald.

WERK

Bijna 60% van de deelnemers tussen de 20 en 67 jaar heeft bij aanvang van de pilot geen betaald werk (zie tabel 5). Dat is hoog, gezien het huidige landelijke werkeloosheidspercentage van rond de 4% en het hoge opleidingsniveau van de meeste deelnemers. Van de deelnemers heeft 17% een voltijdbaan (> 32 uur per week). Negentien deelnemers van 20 jaar en ouder (met en zonder baan) besteden tijd aan vrijwilligerswerk.

TABEL 5. DEELNEMERS (%) NAAR UREN WERK PER WEEK

Tijdsbesteding betaald werk	0 tot 20 (n=33)	20 jaar en ouder (n=64)	Totaal (n=97)
0 u/w	85%	59%	69%
1-16 u/w	15%	9%	11%
17-32 u/w	0%	14%	9%
> 32 u/w	0%	17%	11%
Totaal	100%	100%	100%

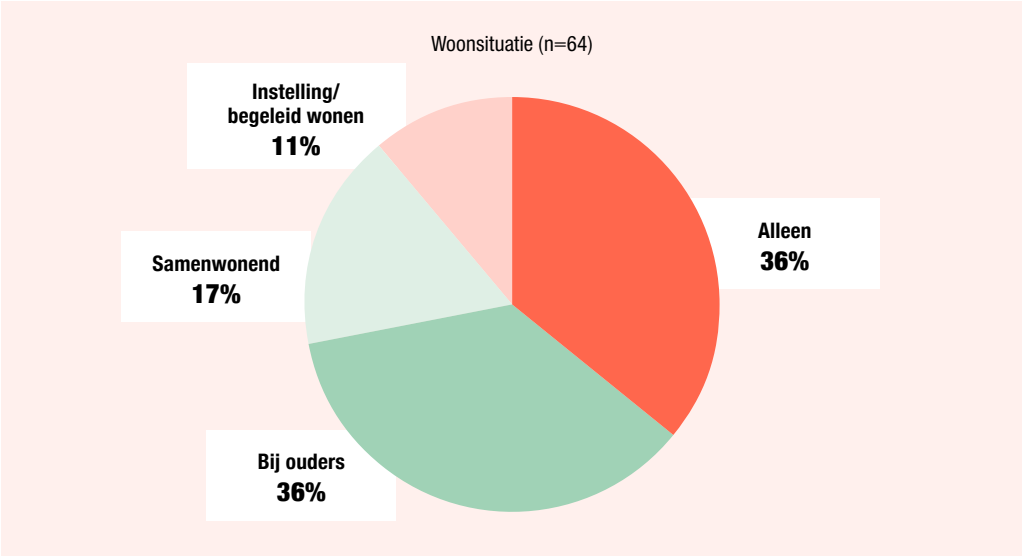
20 Startkwalificaties zijn minimale, door de overheid vastgestelde opleidingseisen waarmee toegang tot de arbeidsmarkt kan worden verkregen

21 CBS, online
22 De Staat van het Hoger Onderwijs 2019

WOONSITUATIE

Van de 33 deelnemers onder de 20 jaar wonen er 30 bij hun ouders, twee wonen op kamers en één deelnemer woont in een instelling. Van de 64 deelnemers boven de 20 jaar woont ruim een derde alleen, een derde woont samen met partner, kinderen of andere huisgenoten. Elf deelnemers boven de 20 (maar jonger dan 30 jaar), wonen bij hun ouders. Zeven deelnemers boven de 20 wonen in een instelling of in een begeleid wonen project (zie figuur 11). Van alle deelnemers heeft 65% een huisdier, dat is hoger dan het landelijk gemiddelde van 53%.

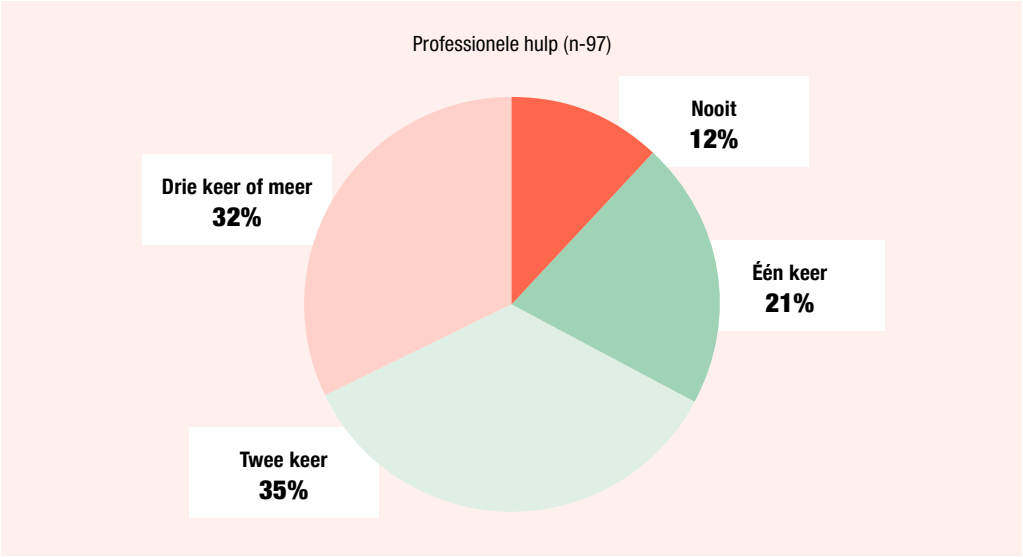
FIGUUR 11. DEELNEMERS (%) VAN 20 JAAR EN OUDER NAAR WOONSITUATIE



EERDER ONTVANGEN HULP

Alle deelnemers - op twee na - ontvangen informele hulp. De intensiteit van de informele ondersteuning verschilt echter behoorlijk per deelnemer. De meeste deelnemers ontvangen informele hulp van hun ouders (67%). Maar ook andere familieleden helpen de deelnemers (53%), zij het minder frequent. En tot slot bieden vrienden hulp aan de deelnemers (41%), maar opnieuw minder frequent dan ouders of familie.

FIGUUR 12. DEELNEMERS NAAR AANTAL INTERVENTIES VAN PROFESSIONELE HULP



Twaalf deelnemers geven aan dat ze, voordat ze aan de pilot begonnen, nog nooit enige vorm van professionele hulp of begeleiding hadden ontvangen (zie figuur 12). Voor hen die dit wel eerder ontvingen, komt het leeuwendeel van deze hulp in de vorm van begeleiding (70%), behandeling (49%), een training of cursus (30%) of verblijf in een instelling (12%).

Het doel van de eerder geboden professionele hulp is divers. Structuur aanbrengen in het eigen leven is voor bijna iedereen die professionele hulp krijgt belangrijk (98%). Verbetering situatie en prestatie op school of werk (68%), ontwikkelen van specifieke vaardigheden (67%) en leren over autisme (64%) zijn eveneens veelvoorkomende doelen. De gemiddelde tevredenheid van de deelnemers over de geboden hulp is 6,5 (op een schaal van 0 tot 10).

ZELFSTANDIG

Zoals duidelijk wordt in tabel 6, is bij aanvang van de pilot ongeveer 19% van de deelnemers boven de 20 jaar niet tot matig zelfstandig als het gaat over algemene dagelijkse activiteiten als koken, aankopen doen, schoonmaken, zich verplaatsen buitenshuis en administratie. Logischerwijs ligt dat aandeel bij kinderen onder de 20 jaar met 64% veel hoger.

TABEL 6. DEELNEMERS (%) NAAR MATE VAN ZELFSTANDIGHEID

	0 tot 20 (n=33)	20 jaar en ouder (n=64)	Totaal (n=97)
Niet zelfstandig	22%	5%	10%
Matig zelfstandig	42%	14%	24%
Zelfstandig	36%	81%	66%
Totaal	100%	100%	100%

SOCIAAL NETWERK

Gevraagd naar de meest nabije persoon in hun leven wordt door de meeste deelnemers hun moeder genoemd. Hieronder in tabel 7 wordt dit uitgesplitst naar leeftijd jonger dan 20 en 20 jaar en ouder. Ook van de groep deelnemers van 20 jaar en ouder geeft een derde aan de ouders als meest nabij te zien. Van de deelnemers in de oudere groep geeft 17% aan helemaal niemand nabij te weten.

Van alle deelnemers hebben 24 een partner en 31 één of meer kinderen. Van de deelnemers geeft bij aanvang van de pilot 35% aan zich eenzaam te voelen. Ook deelnemers met veel sociale contacten kunnen zich eenzaam voelen.

We hebben de deelnemers gevraagd naar de frequentie van sociaal contact via telefoon, internet of live in de vier weken voorafgaand aan het invullen van de enquête. Van de deelnemers geeft 20% aan minder dan vier sociale contacten gemiddeld per week te hebben (12% heeft nul tot één contact). Bijna 80% heeft vier of meer sociale contactmomenten per week.

WELZIJN

Bijna de helft van de deelnemers beweegt gemiddeld meer dan drie keer per week langer dan een halfuur. Een op de vijf deelnemers beweegt niet tot nauwelijks. Dat percentage komt dichtbij de 22% van de deelnemers die aangeven over een slechte gezondheid te beschikken. Bijna één op de vijf deelnemers geeft zelf aan slecht psychisch welzijn te ervaren en een even groot deel slaapt slecht.

Meer dan de helft van de deelnemers voelt zich regelmatig tot vaak gespannen. Voor ruim 40% van de deelnemers geldt dat ze zich regelmatig tot vaak vermoeid voelen. Van de deelnemers geeft 18% aan niet tot nauwelijks tevreden te zijn met zichzelf.

TABEL 7. DEELNEMERS (%) NAAR MEEST NABIJ PERSOON

Meest nabij	0 tot 20 (n=33)	20 jaar en ouder (n=64)	Totaal (n=97)
Ouders	88%	33%	52%
Partner	3%	30%	21%
Rest	9%	20%	16%
Niemand	0%	17%	11%
Totaal	100%	100%	100%

MIDDELENGEBRUIK

Van de deelnemers gebruikt 32% stemmingsregulerende medicatie. Evenzovele deelnemers geven aan alcohol te drinken; landelijk is dat percentage met ruim 80% een stuk hoger. Van de deelnemers van 20 jaar en ouder drinkt 56% geen alcohol. Twee deelnemers zeggen gemiddeld meer dan 16 eenheden alcohol per week te drinken. Slechts 11% van de deelnemers rookt, allemaal 20 jaar of ouder. Dat is een stuk minder dan de landelijke 22%. Gebruik van softdrugs en harddrugs in de onderzoeksgroep is met respectievelijk 5% en 2% ongeveer gelijk aan het landelijk gemiddelde[23].

GELUK

We hebben de deelnemers gevraagd om hun leven een cijfer te geven van 0 tot 10. Dit cijfer hebben we vervolgens omgezet naar drie categorieën: 0 t/m 3 = zeer ongelukkig, 4 t/m 6 = ongelukkig/matig gelukkig, 7 t/m 10 = gelukkig. Hieronder in tabel 8 staan de percentuele verdelingen van de deelnemers.

Het gemiddelde cijfer dat de deelnemers hun leven geven is een 5,9. Volgens cijfers van het SCP is dit landelijk al jaren stabiel op een 7,9. Deze gevonden resultaten wijken dus in negatieve zin sterk af van het landelijk gemiddelde.

TABEL 8. DEELNEMERS (%) NAAR MATE VAN GELUK

	0 tot 20 (n=33)	20 jaar en ouder (n=64)	Totaal (n=97)
Zeer ongelukkig	15%	16%	16%
Ongelukkig/matig gelukkig	21%	55%	43%
Gelukkig	64%	29%	41%

23 CBS-online

NIENKE & MONICA

Sinds de start van de begeleiding door Monica voelt Nienke zich blijer met zichzelf. Ze voelt zich zelfverzekerder en durft zich spontaner te uiten. Ze weet wat belangrijk voor haar is, komt beter voor zichzelf op en bewaakt haar grenzen. Nienke signaleert eerder wanneer ze bij de pakken neerzit en vraagt tijdig om hulp. Vanuit het verlangen naar verbinding en menselijk contact is Nienke recent verhuisd naar de nabijheid van haar jongste zoon. De levensloopbegeleiding heeft een diepe positieve uitwerking op het leven van Nienke.

Nienke is een gescheiden, gepensioneerde, zelfstandige vrouw van 68 en heeft twee zonen en kleinkinderen. Met één zoon heeft ze contact. Daar past ze op de kleinkinderen. Met de andere zoon is geen contact. Met haar zus is bij aanvang van de pilot evenmin contact. Ze geniet van het contact met haar kleinkinderen. Ze tennist, heeft hobby's als fotografie, lezen en schrijven. Maar Nienke heeft ook behoefte aan meer verbinding. Ze voelt zich vaak niet gezien en alleen en heeft het gevoel dat ze weinig bijdraagt aan de samenleving. Fysiek gaat het ook minder goed: Nienke heeft reumatoïde artritis.

In 2017 heeft ze de diagnose autisme gekregen. Lezen over autisme heeft haar meer inzicht gegeven in haar eigen leven, veel dingen zijn op hun plaats gevallen. Ze voelt zich gesterkt door haar diagnose: "Ik denk dat autisme het meest dicht bij het gevoel komt dat ik sinds mijn jeugd heb. Anders te zijn dan de mensen om mij heen." "Autisme wordt altijd omschreven als een stoornis. Ondanks dat ik niet gestudeerd heb, geloof ik daar niet in. Autisme is een variant van het mens zijn."

Nienke kan prima zelfstandig praktische zaken regelen, maar zodra er andere mensen aan te pas komen vindt ze het lastig. Nienke kan moeilijk omgaan met sociale situaties. "Dan wil ik het geregeld hebben en sla ik de verkeerde toon aan. Informatie vragen op Schiphol, anderen doen dat heel charmant, ik niet." "Is er een handboek voor ieder moment zodat ik weet wat ik moet zeggen en hoe ik moet doen. Als het vaak fout gaat dan ga je zoveel mogelijk situaties creëren waarin je niets hoeft te doen."

Nienke kan zich overvraagd voelen in het leven. Ze vindt het eng als andere mensen haar pushen. Vooral als ze het gevoel heeft dat ze niets terug mag zeggen. Ook dingen regelen met instanties levert stress op. De regels zijn complex en veranderen voortdurend. “Eigenlijk had ik op mijn zesde al kunnen weten hoe het in elkaar zat. Vroeger met knikkeren als ik aan de winnende hand was, dan zeiden ze opeens, ja maar dat telt nu niet! Ze veranderden de spelregels steeds. En eigenlijk is dat zo gebleven.”

Monica werkt als kassière bij de Albert Heijn, maar voelt zich als een vis in het water als levensloopbegeleider. Ze leert veel van haar ervaren collega’s uit de lokale groep tijdens training en intervisie en groeit in haar rol als begeleider en coach. In de loop van de pilot zijn er andere mensen op haar pad gekomen die ze nu ook begeleidt. Langzaam groeit haar eigen bedrijfje en daar is ze heel erg dankbaar voor.

Nienke en Monica vinden beide de openheid en het wederzijdse respect dat ze ervaren in het contact belangrijk en prettig. Monica: “Tussen ons komt steeds weer een laagje verdieping. Ik blijf de wederkerigheid heel bijzonder vinden tussen ons. Het komt zeker niet van één kant. Ik leer ook veel van Nienke en zij van mij.” Monica was er voor Nienke in de periode dat ze erg ziek was. Ze is mee geweest naar het ziekenhuis. Fysiek heeft Nienke nog wel problemen, maar met de begeleiding van Monica kan ze er goed mee omgaan.

Monica sterkt Nienkes zelfvertrouwen bij het zelfstandig oplossen van problemen. Dat Monica op de achtergrond Nienkes keuzes en de uitvoer ervan begeleidt, doet haar heel goed. “Een levensloopbegeleider is niet een gebruikelijke helper, ze neemt het niet over, maar begeleidt.”

Nienke voelde zich losgezongen van haar familie, en ook het werk was weggevallen. Het vergroten van haar sociale netwerk was voor Nienke daarom vanaf het begin van de pilot belangrijk. De conflicten met haar zus en haar oudste zoon zijn voor haar pijnlijk en verdrietig. Ze wilde graag weer contact met hen.

Nienke en Monica hebben daarop samen een plan van aanpak gemaakt waarin mogelijke sociale contacten in de nabijheid en contacten met familie werden opgenomen. In het conflict met Nienkes zoon is helaas geen beweging gekomen. Het diepe conflict met haar zus en zwager is wel langzaam geopend, ze zien elkaar af en toe.

Sociale situaties leveren Nienke nu minder stress op waardoor er ook geen nieuwe conflictsituaties meer ontstaan. Vanuit het verlangen naar verbinding en menselijk contact is Nienke verhuisd naar de nabijheid van haar jongste zoon. Nienke had haar oog laten vallen op het Thuishuis, een woongemeenschap voor mensen boven de vijftig. Monique zegt daarover: “Die stap om te verhuizen is voor Nienke een verdieping geweest. Daar hebben we veel samen over gesproken. Hoe het is om met autisme in een groep te zijn. Voors en tegens afgewogen.”

“Met Monica kan ik over veel dingen goed praten, omdat zij heel goed kan luisteren, omdat ze zelf ook nuchter en humorvol in het leven staat, maar ze begrijpt heel veel heel goed. Dat maakt het voor mij makkelijk om met haar te praten, maar ook met mezelf.” Het contact tussen Nienke en Monica is teruggebracht tot eens per twee weken. Als er zich tussentijds een probleem voordoet, dan belt Nienke op, dat is ook een verworvenheid van de laatste tijd. Nienke vraagt zelf tijdig om steun.

NAASTEN

Aan de 97 deelnemers in het onderzoek is gevraagd of er iemand in hun leven hen nabij is. Elf deelnemers geven aan dat zo'n persoon in hun leven ontbreekt. Nog eens 18 deelnemers hebben wel een naaste, maar deze kan of wil niet aan het onderzoek meewerken, of de deelnemers willen hen niet belasten, of de naaste heeft na herhaalde verzoeken de enquête niet teruggestuurd. Uiteindelijk beginnen we het onderzoek naar levensloopbegeleiding met 68 naasten.

Veel naasten zijn op zoek geweest naar hulp en daarin vaak teleurgesteld, onder andere door het gebrek aan bereidheid tot samenwerking. Ook hebben ze regelmatig te maken met hulpverleners die onvoldoende kennis hebben van autisme. Ze zijn daardoor veel tijd kwijt aan hulpverlening die niet adequaat is. Het ontbreekt vaak aan goede vervanging voor de intensieve, complexe taken die naasten voor mensen met autisme vervullen. In veel gevallen is de stress bij naasten in relatie tot de ondersteuning van de deelnemer behoorlijk hoog bij aanvang van de pilot.

ROL

Van alle naasten is 72% vrouw en 28% man. Het grootste deel van de naasten betreft ouders (62%), een kwart betreft partners (24%) en verder doen er nog enkele familieleden of vrienden als naaste mee aan de pilot. De naasten beoordelen het contact met de deelnemer als uitstekend (gemiddelde score 8,5).

LEEFTIJD

Meer dan de helft van de naasten is boven de 50 jaar oud (zie tabel 9). Dit komt doordat ouders vaak de belangrijkste steunpilaar blijven voor de deelnemers, ook als ze volwassenheid bereiken.

TABEL 9. NAASTEN NAAR LEEFTIJDSCATEGORIE

Leeftijd	n	%
20-29 jaar	3	5%
30-39 jaar	4	7%
40-49 jaar	20	33%
50-59 jaar	19	32%
60 jaar en ouder	14	23%
Subtotaal	60	100%
Onbekend	8	
Totaal	68	

ZORG DEELNEMER

Bijna de helft van de naasten geeft aan zelf de afgelopen vier jaar geen directe hulp van anderen te hebben gehad bij de zorg voor de deelnemer. Waar dit wel het geval was, betrof het meestal een kortdurende cursus of training of informele zorg van familie of vrienden. De helft van de naasten geeft aan er helemaal alleen voor te staan als het op de zorg van de deelnemer aankomt.

En de zorg voor de deelnemer kost hun bij aanvang van de pilot behoorlijk veel energie (zie tabel 10). Naasten besteden gemiddeld twee volle werkdagen per week (17 u/w) aan deze zorg.

WELZIJN

Ruim 60% van de naasten geeft bij aanvang van de pilot aan over een goede gezondheid te beschikken. Een kleine 10% voelt zich fysiek slecht. Iets minder dan de helft van de naasten vindt haar psychisch welzijn goed.

We hebben de naasten gevraagd om hun leven een cijfer te geven van 0 tot 10. Dit cijfer hebben we vervolgens omgezet naar drie categorieën: 0 t/m 3 = zeer ongelukkig, 4 t/m 6 = ongelukkig/matig gelukkig, 7 t/m 10 = gelukkig. Ruim twee derde van de naasten geeft bij aanvang van de pilot aan gelukkig te zijn.

TABEL 10. NAASTEN NAAR MATE VAN GELUK BIJ AANVANG VAN DE PILOT

	n	%
Zeer ongelukkig	1	1%
Ongelukkig/matig gelukkig	19	28%
Gelukkig	48	71%
Totaal	68	100%

Het gemiddelde cijfer dat de naasten hun leven geven is een 6,8. Dat is hoger dan het cijfer dat de deelnemers zelf aan hun leven geven, maar lager dan het landelijk gemiddelde van 7,9, waarvan het SCP meldt dat dit al jaren stabiel is.

LEVENSLOOPBEGELEIDERS

Bij de nulmeting doen 90 levensloopbegeleiders mee. Enkele van hen zijn betrokken bij twee of drie deelnemers. Van alle levensloopbegeleiders is 70% vrouw en 30% man.

Via een oproep in de lokale autismenetwerken, bij zorgorganisaties en via (sociale) media zijn levensloopbegeleiders gezocht. Er zijn bij de rekrutering van levensloopbegeleiders geen eisen aan hen gesteld. Levensloopbegeleiders moeten zich wel kunnen vinden in de visie van VAB en de uitgangspunten van de pilot. Indien ze zich als levensloopbegeleider willen aanmelden, moeten ze een filmpje aanleveren voor de videopool. Pas als ze door een deelnemer zijn uitgekozen, gaan ze aan het werk.

De helft van de levensloopbegeleiders is boven de 50 jaar oud (zie tabel 11). De groep bestaat goeddeels uit ervaren en dus oudere mensen die bewust kiezen voor een loopbaan buiten de gevestigde zorginstellingen.

Van alle levensloopbegeleiders heeft 77% een hbo+-achtergrond en 89% heeft eerder met mensen met autisme gewerkt, 51% heeft meer dan zes jaar werkervaring met deze doelgroep (zie tabel 12). Drie levensloopbegeleiders hebben zelf autisme, twaalf hebben een (ex)partner met autisme en 21 hebben een kind met autisme. Van alle begeleiders in de pilot geeft 27% aan al eerder als levensloopbegeleider voor mensen met autisme te hebben gewerkt.

Van alle deelnemers kende 27% de levensloopbegeleider al voordat de pilot van start ging. Bij elf deelnemers ging het om een (oud)begeleider, bij zes om de eigen ouder, bij drie om een vriend/kennis, bij twee om een vriend/kennis van de ouder, bij twee om de eigen zus, bij één om de eigen partner en bij één om een oud docent.

Het gemiddelde cijfer dat de levensloopbegeleiders hun leven geven is een 8,0. Dat is iets hoger dan het landelijk gemiddelde van 7,9.

TABEL 11. LEVENSLOOPBEGELEIDERS NAAR LEEFTIJDSCATEGORIE

Leeftijd	n	%
20-29 jaar	10	11%
30-39 jaar	18	21%
40-49 jaar	16	18%
50-59 jaar	31	35%
60 jaar en ouder	13	15%
Subtotaal	88	100%
Onbekend	2	
Totaal	90	

TABEL 12. LEVENSLOOPBEGELEIDERS NAAR JAREN WERKERVARING MET MENSEN MET AUTISME

Werkervaring met autisme	n	%
Geen	9	11%
2 jaar of korter	14	18%
3-5 jaar	15	19%
6 jaar of meer	40	51%
Subtotaal	78	100%
Onbekend	12	
Totaal	90	

BJORN & MARJAN

Bjorn (17 jaar), zijn broertje (13 jaar) en zijn vader (Harm) en moeder Tess (48 jaar) vormen samen een hecht Drents gezin. Bij aanvang van de pilot dreigt Bjorn uit te vallen van school. Met behulp van de levensloopbegeleider is de dreiging gekeerd. Bjorn is recentelijk begonnen aan een mbo-opleiding. Zijn ouders blijven zich verbazen over de enorme sprongen die Bjorn de afgelopen drie jaar heeft gemaakt.

Bjorn's levensloopbegeleider is Marjan (51). Marjan heeft hbo-pedagogiek gestudeerd en werkt al vele jaren als cliëntondersteuner voor MEE. Zelf heeft ze ook een kind met autisme. Naast Marjan is er een individuele begeleider betrokken bij de jongens. Hij doet de meer praktische begeleiding.

Marjan en Tess hebben er samen voor gekozen om de levensloopbegeleiding niet direct op Bjorn te richten, hij staat daar niet open voor, maar de begeleiding via zijn moeder te laten lopen. Door met de moeder mee te kijken en vooruit te denken wordt het hele gezin geholpen. Het initiatief voor de inzet van de levensloopbegeleider ligt bij Tess. Zij heeft Marjan een half jaar geleden voor het laatst nodig gehad. Tussendoor komt Marjan af en toe langs om bij te praten.

Bij aanvang van de pilot zit Bjorn op het vmbo. Zelfstandig werken lukt niet en op school gaat het niet goed met Bjorn. Overprikkeling zorgt ervoor dat hij niet goed leert en veel stress ervaart. Tess en Marjan besluiten de levensloopbegeleiding primair te richten op het verbeteren van Bjorns schoolsituatie. Daarbij stuit Marjan in eerste instantie op weerstand. Niet iedereen op school is gediend van een externe deskundige die hulp wil bieden. Tess moet een emotionele brief sturen voordat Marjan echt wordt toegelaten. Daarna kan Marjan gelukkig mee om in de praktijk aan te geven wat Bjorn nodig heeft. De mentor van Bjorn neemt de aanwijzingen van Marjan ter harte en ontfermt zich over Bjorn. Langzaam wordt school voor Bjorn makkelijker.

De samenwerking tussen Tess en Marjan werpt zijn vruchten af. Bjorn komt steeds verder. Hij maakt zijn huiswerk zelfstandig, heeft zijn eindexamen gehaald en is dit jaar, op voorspraak van Marjan, begonnen aan het mbo. Zijn ouders vonden het spannend,

maar Bjorn doet het heel goed op zijn opleiding, hoewel hij regelmatig thuiskomt met een rood hoofd van de inspanning en de indrukken.

Bjorn kan steeds beter omgaan met spontane veranderingen, zoals het uitvallen van uren. Ook heeft hij zijn overprikkeling beter in de hand als hij bijvoorbeeld geconfronteerd wordt met harde muziek. Hij schiet minder vaak in de stress.

Tess koppelt de ontwikkelingen bij Bjorn aan de levensloopbegeleiding die zij van Marjan ontvingen. Het inzicht van Marjan als professional en ervaringsdeskundige in combinatie met haar enorme ervaring maken het verschil, aldus Tess. Ze kent als geen ander de weg naar instanties. Door de beschikbaarheid van Marjan heeft Tess op het juiste moment veel steun ervaren. Levensloopbegeleiding kan dus ook indirect tot belangrijke resultaten leiden.

Evaluatie van de theory of change

DEELNEMERS

De hypothese bij aanvang van de pilot, uitgewerkt in de *Theory of Change*, is dat deelnemers die laagdrempelig een beroep kunnen doen op flexibel beschikbare levensloopbegeleiding in beweging komen en zodoende verbeteren op vlakken als zelfstandigheid, participatie en kwaliteit van leven. In de praktijk blijkt dit ook daadwerkelijk het geval voor de meeste deelnemers.
Deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders geven aan dat in de pilot levensloopbegeleiding de regie op een radicale manier wordt neergelegd bij de deelnemer, heel anders dan in bestaande begeleidingsvormen. Dat begint al bij aanvang waar de deelnemer zelf kiest voor een levensloopbegeleider op basis zijn wensen en de ervaren 'klik'. Er bestaat hier geen foute keuze, de deelnemer mag iedereen kiezen die voor hem passend is. Maar het speelt ook in het serieus nemen van veranderende behoefte van de deelnemer en het moment waarop de begeleidingsrelatie wordt beëindigd. Het zit 'm ook in de mogelijkheid voor de deelnemer om de frequentie van het contact met zijn levensloopbegeleider te verhogen als dat nodig is of juist af te schalen wanneer het goed gaat. En de deelnemer geeft aan welke gebieden en welke onderwerpen voor hem prioriteit krijgen en waaraan hij wil werken. Dat kan in principe alles zijn voor zo lang als het duurt. Uitkomsten hoeven niet vooraf bepaald te zijn en inspanning hoeft ook niet noodzakelijk tot resultaat te leiden. Maar dat doet het in veel gevallen wel. Deelnemers laten positieve ontwikkelingen zien op het vlak van zelfstandigheid, kwaliteit van leven, participatie, psychisch welzijn en lichamelijk welzijn.

NAASTEN

De hypothese bij aanvang van de pilot was dat de naaste in persoonlijk contact met de levensloopbegeleider zorgtaken en verantwoordelijkheden kon overdragen en daardoor minder zorg- en regeldruk zou ervaren en zich gesteund zou voelen. In de verkregen ruimte zou de 'normale' rol ten opzichte van de deelnemer worden hervonden en het levensgeluk toenemen. In het onderzoek blijkt dit net iets anders te liggen.
Naasten laten weten zich serieus genomen te voelen door de levensloopbegeleider, het gevoel te hebben er niet meer alleen voor te staan en de verantwoordelijkheid voor de zorg voor hun naaste te kunnen delen. Een deel van de zorg wordt ook letterlijk overgenomen door de levensloopbegeleider en andere delen worden uit besteed of beter georganiseerd. Dat leidt tot afname van zorginzet, regeldruk en spanning bij de naaste. Het leidt, gedurende de onderzoeksperiode, echter niet aantoonbaar tot een toenamen van levensgeluk. En naasten praten niet over het terugvinden van een 'normale' rol ten opzichte van de deelnemer: in de praktijk zijn zorg en ouderschap of partnerschap te veel vervlochten. Het gaat eerder over het hervinden van de balans in taken en verantwoordelijkheden. Waar de aandacht in het verleden vaak primair gericht was op de deelnemer, ontstaat bij de naaste ruimte voor andere levensgebieden, zoals zelfzorg en werk.

LEVENSLOOPBEGELEIDERS

Bij aanvang van de pilot was de hypothese dat levensloopbegeleiders veel vrijheid zouden hebben bij het invullen van hun rol, daarbij gesteund door training, intervisie, collega's en ict. Ze zouden voldoende tijd en ruimte hebben voor 'het goede gesprek' en regelwerk en positief bijdragen aan het leven van de deelnemer, waardoor ze zich gewaardeerd zouden voelen in hun werk.
Uit onderzoek blijkt bovenstaande grotendeels in de praktijk uit te komen. Levensloopbegeleiders geven echter aan dat de verkregen vrijheid soms ook eenzaam en angstig kan voelen. Werken in lokale groepen die worden verbonden in training en intervisie biedt de noodzakelijke bedding om de deelnemer de juiste begeleiding te kunnen bieden. De gebruikte ict wordt door levensloopbegeleiders niet als een toegevoegde waarde, maar veelal als een last ervaren.

MAATSCHAPPIJ

De hypothese voor maatschappelijke verandering, zoals weergegeven in de *Theory of Change* (figuur 1), is dat door levensloopbegeleiding mensen met autisme meer zouden participeren en zodoende helpen in de overgang naar een inclusieve samenleving. Ook de arbeidsparticipatie van de deelnemer, of diens naaste, zou toenemen zodat in een eigen inkomen wordt voorzien. Daarnaast zou levensloopbegeleiding preventief werken, waardoor zorgkosten afnemen. En tot slot zouden maatschappelijke kosten rond autisme afnemen. In het onderzoek komen de eerste aanzetten tot maatschappelijke verandering naar voren. Participatie neemt toe door versterking van sociale contacten en vergroting van bijdrage aan de maatschappij, maar arbeidsparticipatie van deelnemers en naasten is in de looptijd van de pilot niet significant toegenomen. Ook de preventieve werking van levensloopbegeleiding is moeilijk te bewijzen, hoewel het door veel deelnemers wel wordt benoemd. Uit de maatschappelijke businesscase komt naar voren dat maatschappelijke kosten voor een aantal deelnemers sterk afnemen. Hoe zich dat naar macro-economische termen vertaalt, is op basis van de huidige beschikbare data onmogelijk te achterhalen.

IMPACT

Levensloopbegeleiding heeft zonder twijfel grote positieve impact op de levens van deelnemers en hun naasten in de pilot. In de pilot is veel ervaring opgedaan met de randvoorwaarden waarbinnen 'goede' levensloopbegeleiding kan worden georganiseerd. De ontwikkeling van deze randvoorwaarden staat nooit stil en nieuwe inzichten worden gebruikt om de uitvoeringspraktijk permanent te verbeteren. De professionele gemeenschap die binnen de pilot is gevormd en zich blijvend ontwikkelt, met de deelnemers, de naasten, de levensloopbegeleiders, de trainers, de procesbegeleiders en de projectorganisatie, vormt voor een belangrijk deel het kapitaal waarmee het succes van levensloopbegeleiding is te verklaren. Of er uiteindelijk een landelijke uitrol komt van de praktijk zoals wij als onderzoekers deze de afgelopen drie jaar van zeer nabij hebben mogen volgen, is uiteindelijk aan de politiek, maar voor MAD impact was het een eer om zo nabij te mogen zijn aan iets wat zoveel impact heeft gehad op de levens van zoveel mensen.

AANDACHTSPUNTEN VOOR DE TOEKOMST

Natuurlijk komen uit het uitgevoerde onderzoek nieuwe aandachtspunten naar voren die in de toekomst nader onderzocht zouden kunnen worden. Hieronder volgt een opsomming:

- Hoe kan VAB eraan bijdragen dat de rol van levensloopbegeleider ook op langere termijn niet te belastend wordt voor begeleiders (denk aan genoemde druk in vakanties en bij ziekte), met specifieke aandacht voor subgroep naaste-levensloopbegeleider? Zou het inzetten van een vaste achtervang hierin uitkomst kunnen bieden?
- Is onderliggende meervoudige problematiek een contra-indicatie voor de inzet van een levensloopbegeleider? Zo niet, wat kan VAB doen om bij complexe casuïstiek de startfase van deze specifieke begeleidingsrelatie te stutten? En hoe kan VAB ervoor zorgen dat deelnemers met complexe meervoudige problematiek niet voortijdig uitstromen?
- Uit het onderzoek komt naar voren dat er naast de levensloopbegeleider ook een tweedelijns ondersteuning voor deelnemers nodig is om de kwaliteit van de begeleiding veilig te stellen en de juiste begeleider met de deelnemer te matchen. Hoe zou deze tweedelijns ondersteuning structureel en onafhankelijk vorm kunnen krijgen?
- Uit het onderzoek komt naar voren dat de beschikbare ict geen toegevoegde waarde heeft voor de uitvoering van de levensloopbegeleiding. Wellicht zou een alternatief ict-systeem soelaas kunnen bieden.
- Uit het onderzoek komt naar voren dat lopende het onderzoek geen significant hogere arbeidsparticipatie zichtbaar is geworden. Maar wellicht leidt levensloopbegeleiding op langere termijn wel tot grotere arbeidsparticipatie en het zelfstandig verwerven van inkomen.
- Wat zijn de macro-economische gevolgen van een landelijke invoer van levensloopbegeleiding?

HENK & ADELHEID

Adelheid loodste de 50-jarige Henk door de periode waarin zijn vrouw overleed en drie van zijn kinderen uit huis geplaatst werden. Na ruim drie jaar levensloopbegeleiding danst Henk weer de tango.

Henk en zijn vier kinderen hebben allemaal een diagnose autisme. Zijn vrouw was de spil van het gezin, die de nodige structuur en stabiliteit bood. Zij kreeg hulp van Adelheid. Een van hun zoons had meer hulp nodig en werd uit huis geplaatst. Na het plotselinge overlijden van zijn vrouw moest Henk alles alleen doen. Gelukkig bleef Adelheid aan zijn zijde en wist hij het hoofd boven water te houden. Dat bleek helaas niet genoeg om alle kinderen thuis te houden. Henk: “Je zakt gewoon door een ondergrens heen en de situatie werd te onveilig, dus de jongste twee kinderen moesten ook uit huis geplaatst worden.”

Ook na deze verdrietige en hectische periode bleef Adelheid aan als begeleider en later levensloopbegeleider van Henk. Aangezien ze Henk en zijn thuissituatie al kende door de begeleiding van wijlen zijn vrouw, kon ze direct aan de slag met de obstakels waarmee Henk worstelde.

Henk heeft alle soorten hulpverleners en begeleiders zien langskomen, maar Adelheid was anders: “Ze geeft me vanaf het begin al het gevoel dat ze naast me staat – niet boven me. Ze overlegt met mij, bespreekt met mij, doet voorstellen voor mogelijke acties. Dat is een wezenlijk ander vertrekpunt dan bijna alle andere hulpverleners voor Adelheid.”

Dat is voor hem niet het enige dat levensloopbegeleiding onderscheidt. Hij merkt dat hij minder tijd kwijt is met bureaucratische rompslomp om de begeleiding te krijgen die hij en zijn gezin nodig hebben. Daarnaast vindt hij het heel prettig dat er één gezicht is voor vragen op verschillende gebieden. Hij raakt daardoor minder snel overprikkeld en kan met zijn levensloopbegeleider werken aan verschillende inhoudelijke vraagstukken.

De afgelopen drie jaar is de begeleidingsrelatie tussen Henk en Adelheid verder verdiept en verbeterd. Henk: “Ik durfde met Adelheid wel de sprong in het diepe te maken en wel naar de essentie te gaan.” “Adelheid is de enige die alles van mij weet wat er te weten

kan zijn, zij is de eerste die ik alles heb verteld." Dit vertrouwen heeft het mogelijk gemaakt om met minder uren dezelfde stabiliteit in het leven van Henk te behouden. Hoewel de ontsporingen blijven, hebben deze minder impact en zijn sneller verholpen. Veel wordt preventief afgevangen. Daardoor is het Henk gelukt de afgelopen drie jaar een fulltime baan te houden bij een van de grootste Nederlandse banken.

Henk is recentelijk vanuit eigen beweging in therapie gegaan om te leren omgaan met gevoelens van minderwaardigheid. Voor Henk gaat het over: "Heelwording, mezelf kunnen ontwikkelen." Zodat het ook mogelijk wordt meer betekenisvolle sociale relaties aan te gaan. "Ik wil meer emotionele verbinding realiseren met mijn kinderen - er meer voor ze zijn - ze echt leren kennen in wie zij zijn." En wellicht op langere termijn een vriendin.

Volgens levensloopbegeleider Adelheid is uiteindelijk het belangrijkste doel waar ze aan werken: het voorkomen van overprikkeling en ontsporingen. Dat gaat nu goed door de stabiliteit die Adelheid biedt. Henk wijdt zich nu weer twee keer per week aan de beoefening van de Argentijnse tango.

Bijlage 1. Onderzoeksaanpak

HOOFDLIJNEN

Het voorliggende onderzoek naar 97 deelnemers, hun naasten en levensloopbegeleiders is uitgevoerd tijdens de gehele looptijd van de pilot, van april 2019 tot juli 2022.

In de *Theory of Change*, die MAD impact heeft opgesteld samen met VAB, zijn vier kolommen zichtbaar waarop de pilot inwerkt: deelnemers, naasten, levensloopbegeleiders en de maatschappij. Ze komen terug in de deelvragen van het onderzoek.

In het onderzoek is een combinatie gemaakt van enerzijds etnografisch onderzoek, waarbij we proberen de onderzochte setting zo dicht mogelijk in de subjectieve leefwereld te benaderen en deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders te 'verstaan' in hun eigen taal en cultuur, en anderzijds kwantitatieve metingen. Iedere deelnemer in de pilot, diens levensloopbegeleider en naaste hebben voor aanvang van de pilot een vragenlijst ingevuld (de nulmeting), na negen maanden opnieuw (de effectmeting) en deze cyclus is afgesloten met het invullen van de laatste vragenlijst (de eindmeting). Op deze manier zijn van alle respondenten drie meetpunten beschikbaar in de tijd. Met deze data proberen we onze uitkomsten 'objectief' te staven, ijken en trianguleren (zie figuur 1).

FIGUUR 1. SCHEMATISCHE WEERGAVE ONDERZOEKSACTIVITEITEN BINNEN DE PILOT

	Pilot start april 2019 – juni 2020	Pilot vervolg juli 2020 – juni 2022
Onderzoek		
Activiteiten	Voorbereiden onderzoek Uitvoering literatuuronderzoek Uitvoeren nulmeting (interviews en vragenlijsten) Uitvoeren effectmeting (interviews en vragenlijsten) Volgen training en intervisie	Onderzoek naar wisselen en uitstromen in de pilot Onderzoek naar naasten als levensloopbegeleider Uitvoeren effectmeting (vragenlijsten) Uitvoeren eindmeting (interviews en vragenlijsten)
Resultaten	Quick scan bestaand aanbod LLB Quick scan relevante literatuur Tussenrapportage pilot Maatschappelijke businesscase	Eindrapportage pilot

VRAGEN EN INDICATOREN

In het onderzoek wordt getracht antwoord te vinden op de volgende hoofd- en deelvragen.

Hoofdvraag:
Wat is 'goede' levensloopbegeleiding voor mensen met autisme en hoe organiseer je dat op zo'n manier dat de leefwereld van mensen met autisme centraal staat?

Deelnemers:
1. *Wat ervaren mensen met autisme als 'goede' levensloopbegeleiding?*
2. *Wat levert 'goede' levensloopbegeleiding voor mensen met autisme op?*

Naasten:
3. *Wat ervaren naasten van mensen met autisme als 'goede' levensloopbegeleiding?*
4. *Wat levert 'goede' levensloopbegeleiding voor de naasten van mensen met autisme op?*

Levensloopbegeleiders:

5. *Wat ervaren levensloopbegeleiders als 'goede' levensloopbegeleiding?*
6. *Wat levert 'goede' levensloopbegeleiding voor levensloopbegeleiders op?*

Bredere maatschappelijke context:

7. *Welke bredere maatschappelijke effecten van de invoer van 'goede' levensloopbegeleiding zijn zichtbaar?*
8. *Hoe organiseer je 'goede' levensloopbegeleiding op zo'n manier dat de leefwereld van mensen met autisme centraal staat en waarin zit dan de maatschappelijke vernieuwing?*

Verdiepingsvragen:

9. *Hoe zien wisselen en uitstromen in de pilot eruit en wat zijn de bijhorende achtergronden en overwegingen hierbij?*
10. *Wat zijn de motieven en achtergronden om een naaste als levensloopbegeleider te kiezen en wat zijn daarvan de effecten?*

TOELICHTING ACTIVITEITEN

De activiteiten die in het onderzoek zijn uitgevoerd worden hieronder nader toegelicht.

LITERATUURSTUDIE

Binnen de literatuurstudie is onderzoek gedaan op basis van geschreven bronnen, zoals wetenschappelijke publicaties, rapporten van adviesorganen, beleidsnotities, boeken, websites, publicaties over methoden en dergelijke.
In de literatuurstudie is gezocht naar kenmerken van mensen met autisme in Nederland. Daarnaast zijn bruikbare kwantitatieve meetinstrumenten voor mensen met autisme geïnventariseerd en is bekeken hoe in de literatuur specifieke concepten worden geoperationaliseerd. Er is in kaart gebracht welke onderzoeksgroepen en instituten zich in Nederland bezighouden met autisme. Ook is het huidige aanbod van levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in Nederland onderzocht.

VERKENNENDE INTERVIEWS

In de eerste fase van het onderzoek heeft MAD impact verkennende gesprekken gevoerd met mensen met autisme die nu al een vorm van (levensloop)begeleiding ontvangen, met naasten van mensen met autisme en met bestaande (levensloop)begeleiders. En tot slot zijn we gaan praten met enkele kennisexperts op het vlak van levensloopbegeleiding of aanverwante vormen van begeleiding zoals bijvoorbeeld casemanagement dementie. Deze verkennende gesprekken waren bedoeld als een eerste verkenning om wegwijs te worden in het veld van autisme en begeleiding. Daarnaast is een eerste vingeroefening gedaan ter voorbereiding van de daadwerkelijke nulmeting.

NULMETING

Om in de pilot vast te stellen wat voor effecten de inzet van levensloopbegeleiding heeft voor de deelnemer, zijn of haar naasten en de levensloopbegeleider, hebben we eerst nauwkeurig gekeken naar de bestaande situatie door middel van een nulmeting.
In het kader van de nulmeting zijn alle 25 eerste deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders voor aanvang van de begeleiding in een semigestructureerd interview ondervraagd. Daarbij is zoveel mogelijk relevante informatie van de respondent verkregen. Daarnaast is bij alle deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders voor aanvang van de levensloopbegeleiding een enquête afgenomen.

EFFECTMETING

In de effectmeting zijn we op zoek gegaan naar de veranderingen die optreden in het eerste jaar van de begeleidingsrelatie bij deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders. Denk daarbij aan veranderende ervaringen, veranderingen in kwaliteit van leven, veranderende mate van zelfstandigheid et cetera. Om tot zinvolle antwoorden te komen, worden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt.

Vijftien kerndeelnemers, naasten en levensloopbegeleiders zijn gedurende de hele pilot van zeer nabij gevolgd. Daarbij is door middel van etnografisch onderzoek (interviews, observaties, correspondentie-analyse en dergelijke) de onderzochte setting zo dicht mogelijk genaderd. De bedoeling is hierbij om de subjectieve leefwereld van de deelnemer, naasten en levensloopbegeleider in kaart te brengen en hem of haar te 'verstaan' in hun eigen taal en cultuur. We volgden hen vanaf het proces van matching tussen deelnemer en levensloopbegeleider, via de eerste contacten naar de opbouw van afspraken, aanpak en alle andere relevante onderdelen van hun samenwerking tot het laatste interview in het tweede kwartaal van 2022. Deze etnografische methode vormt de ruggengraat van het impactonderzoek.
Binnen de effectmeting zijn we ook op zoek gegaan naar leerpunten uit de praktijk. Om deze zo efficiënt mogelijk te verzamelen zijn focusgroepen met levensloopbegeleiders en procesbegeleiders gehouden.
Na ongeveer negen maanden is een enquête bij alle deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders afgenomen om de ontwikkeling van de pilot op individueel niveau te kunnen volgen.

VERDIEPINGSONDERZOEK

Na afronding van het eerste evaluatieonderzoek stonden twee onderzoeksvragen open. Het ging daarbij om wisselen en uitstromen in de begeleidingsrelatie en de aanwezigheid van naasten als levensloopbegeleider in de pilot. In afstemming met de opdrachtgever is naar beide onderwerpen verdiepend onderzoek gedaan.
Daarvoor is ongeveer de helft van de deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders die te maken kregen met wisselen of uitstromen in de relatie geïnterviewd over hun achtergronden en overwegingen. In het geval van een bewuste wisseling van levensloopbegeleider is enige tijd na de wissel onderzocht of de nieuwe begeleidingsrelatie voor de deelnemer nog steeds als een verbetering voelt.
Voor het onderzoek naar naaste-levensloopbegeleiders zijn alle begeleiders en een deel van de deelnemers en de naasten geïnterviewd.

EINDMETING

Aan het eind van de onderzoeksperiode is een eindmeting gedaan om vast te stellen wat er precies is veranderd en of deze veranderingen mogelijk samenhangen met de ontvangen of geboden levensloopbegeleiding.
In de eindmeting zijn we op zoek gegaan naar veranderingen die optreden over de hele looptijd van de begeleidingsrelatie bij deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders. Denk daarbij aan veranderende ervaringen, veranderingen in kwaliteit van leven, veranderende mate van zelfstandigheid et cetera. Om tot zinvolle antwoorden te komen, worden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt.
Vijftien kerndeelnemers, naasten en levensloopbegeleiders zijn gedurende de hele pilot van zeer nabij gevolgd. Na twee tot drie jaar is opnieuw een enquête bij alle deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders afgenomen om hiermee de ontwikkeling van de pilot op individueel niveau te kunnen volgen.

Bijlage 2. Achtergrondtabellen

TABEL 1. VERGELIJKING VERSCHILLEN GEMIDDELDE SCORES VAN DEELNEMERS PER VARIABELE NULMETING EN EFFECTMETING (N=89) EN NULMETING EN EINDMETING (N=79)

	Nulmeting	Effectmeting	Eindmeting	Toename % Nul-Eind
Volledig oneens (0) - Volledig eens (10)				
Ik heb een doel in mijn leven	5,9	6,2	6,2	5%
Ik ben zelfredzaam	5,3	6.0	6.0	13%
Ik weet waar ik goed in ben	6,7	6,6	7,1	6%
Ik kan omgaan met mijn kwetsbaarheden	4,8	5,5	5,5	15%
Ik heb structuur in mijn leven	5,6	6,3	6,3	13%
Ik kan mijn eigen problemen oplossen	4,9	5,3	5,4	10%
Ik doe de dingen die ik belangrijk vind	6,1	5,9	6,4	5%
Ik lever een bijdrage aan de maatschappij	4,7	5,1	5,3	13%
Nooit (0) - Altijd (10)				
Voel je je eenzaam?	5,1	5,1	4,7	-8%
Ik ben tevreden met mezelf	5,5	6,0	5,8	5%
Mijn naaste omgeving accepteert mij zoals ik ben	6,5	7,3	7,1	9%
Ik heb het gevoel dat ik mezelf kan zijn	5,9	6,5	6,4	8%
Ik heb moeite met het begrijpen van andere mensen in sociaal contact	6,3	5,9	5,4	-14%
Ik voel me anders dan anderen	7,4	6,7	6,5	-12%
Ik voel me begrepen door mijn naasten	5,9	6,5	6,6	12%
Ik voel me overvraagd door mijn omgeving	5,6	5,0	5,4	-4%
Ik voel me gespannen	6,2	5,6	5,5	-11%
Ik voel me opgewekt	5,3	5,6	5,7	8%
Ik kan rustig zitten en me ontspannen	5,0	5,4	5,4	6%
Het voelt alsof alles moeizaam gaat	6,0	5,3	5,4	-10%
Ik ervaar fysieke spanning in mijn lijf	6,0	5,4	5,5	-8%
Ik voel me angstig	4,6	4,3	4,0	-13%
Ik kan genieten van wat ik leuk vind	7,0	6,8	7,1	1%
Ik voel me vermoeid	6,5	6,4	5,9	-9%
Slecht (0) - Goed (10)				
Hoe voel je je momenteel in lichamelijk opzicht?	5,2	5,6	5,9	13%
Hoe voel je je momenteel in psychisch opzicht?	5,4	5,6	6,2	15%
Hoe heb je de afgelopen week geslapen?	5,4	5,7	5,9	9%
Aantal				
Gemiddeld aantal sociale contacten per week	5,6	5,8	6,7	20%
Cijfer				
Welk cijfer zou je je leven geven op dit moment?	5,8	6,2	6,5	12%

*** Grijze cijfers geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effect- en eindmeting niet significant zijn voor ($p < 0.05$)**

TABEL 2. VERGELIJKING VERSCHILLEN GEMIDDELDE SCORES VAN NAASTEN PER VARIABELE NULMETING EN EFFECTMETING (N=59) EN NULMETING EN EINDMETING (N=45)

	Nulmeting	Effectmeting	Eindmeting	Toename % Nul-Eind
Gemiddeld aantal uren per week				
Zorg	16,8	13,2	12,5	-26%
Werk	22,2	21,1	22,1	0%
Nooit (0) - Altijd (10)				
Heb je het gevoel er alleen voor te staan?	5,7	5,2	4,7	-18%
Ik voel me gespannen	5,6	5,1	5,0	-11%
Ik voel me opgewekt	6,3	6,3	6,5	3%
Ik kan rustig zitten en me ontspannen	6,0	6,4	6,3	5%
Het voelt alsof alles moeizaam gaat	4,8	5,0	4,2	-13%
Ik ervaar fysieke spanning in mijn lijf	5,3	5,0	4,5	-15%
Ik voel me angstig	3,0	2,8	2,8	-7%
Ik kan genieten van wat ik leuk vind	7,8	7,5	7,8	0%
Ik voel me vermoeid	6,0	6,3	5,8	-3%
Slecht (0) - Goed (10)				
Hoe voel je je momenteel in lichamelijk opzicht?	6,4	6,1	6,1	-5%
Hoe voel je je momenteel in psychisch opzicht?	6,3	6,6	6,5	3%
Cijfer				
Welk cijfer zou je je leven geven op dit moment?	6,8	6,7	6,9	1%

*** Grijze cijfers geven aan dat de gevonden verschillen tussen nulmeting en effect- en eindmeting niet significant zijn voor ($p < 0.05$)**

Bijlage 3. Literatuurlijst

AKC, 2017, *Eigen regie vooropleiding en werk, Zelfmanagement-instrument voor mensen met een ASS*

AKC, 2014, *Participeren met een autisme spectrum stoornis*

Aldershof, F.A., & Berg, S.L., 2010, *De meetschaal zelfredzaamheid verder onderzocht*

Anders, H., 2014, *https://www.nederlands-autismeregister.nl/publicaties/*

Attwood, T., 2008, *Hulpgids Asperger syndroom, de complete gids*

Autisme.nl, 2014, *https://www.autisme.nl/over-autisme/onderzoek-naar-autisme/prevalentiecijfers-over-autisme.aspx*

Autismecentraal.com, *http://www.autismecentraal.com/public/index.asp?lang=NL&pid=0*

Autistica, 2017, *Personal tragedies, public crisis, https://www.sciencemag.org/sites/default/files/documents/AUTISTICA%20REPORT%20-%20Personal%20Tragedies,%20Public%20Crisis.pdf*

Bartels, D.I., 2009, *Born to be Happy? The Etiology of Subjective Well-Being*

Begeer, S.W.H., 2015, *Autisme en welbevinden*

Borgesius, E., 2014, *Zorg, wonen en werk voor mensen met autisme*

Bouwmans, J., Berchelaer, I. V., Begeer, S.W.H., 2016, *Autisme en ADHD in een persoon, kenmerken en ervaringen in de tissluiting van twee stoornissen*

BVKZ.nl, *https://www.bvkz.nl/*

CBS, 2014, *https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2014/35/bijna-3-procent-van-de-kinderen-heeft-autisme-of-aanverwante-stoornis*

CBS.nl, *https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/bevolkingspiramide*

Centrum Ontwikkelingsstoornissen, 2018, *https://centrumontwikkelingsstoornissen.dimence.nl/feiten-over-autisme*

CIZ, *Onderzoek zorgbehoefte en zelfredzaamheid*

Consultancy.nl, *https://www.consultancy.nl/nieuws/36438/verzuim-en-verloop-van-zorgpersoneel-in-10-grafieken*

Visser, M.H., 2018, *ToM een kwestie van Bewust-Zijn, een behandelmethode voor de ontwikkeling van reflexief vermogen bij autisme*

Degrieck, S., 2014, *Autisme en tijdsbesef, tijd verhelderen met het 10 stappenplan*

Delfos, M.F., 2018, *Een vreemde wereld*

Delfos, M.F., Groot, N, 2016, *Autisme vanuit een ontwikkelperspectief*

Delfos, M., Gottmer, M., 2012, *Leven met autisme*

Hermanns, F.V., 2018, *Handboek Jeugdzorg: Methodieken en Programma's, Volume 2*

Lam, I.L., 2018, *https://Socialevraagstukken.nl, Informele steun heeft een fundamentele eigen waarde in zorg voor jeugd*

Erkende interventies ggz en trimbos, *https://erkendeinterventiesggz.trimbos.nl/erkende-interventies/systematisch-rehabilitatiegericht-handelen*

Ewijk, H., 2015, *Omgaan met sociale complexiteit*

Gaag, R.J. van der, 2018, *Persoonlijk maatwerk is noodzaak bij MCDD*

Geurts, H., Sizoo, B., Noens, I., 2015, *Autisme spectrumstoornis*

Geus, R., 2009, *Eigenwaarde - leermethodiek op eigen benen - achtergrond en toepassing*

Gezondheidsraad, 2009, *Autismespectrumstoornissen: een leven lang anders*

GGZ, 2017, *Zorgstandaard Autisme*

Heijst, B.V., 2016, *Kwaliteit van leven gedurende de volwassen levensloop*

Heymans, S., e. a., 2013, *Zorgzwaarte-instrument, Een onderzoek naar validiteit en betrouwbaarheid*

Hintum, M.V., 2018, *Een familielid als jeugdhulpverlener: de JIM rukt op*

Hoek, W. van den, 2013, *Belemmeringen voor toepassing van kleinschalige innovatieve zorg en onderwijs bij kinderen met autisme*

Hopman, M., 2019, *Looking at law through childrens eyes*

Huis, A.I. van, Bakker, L., 2020, *Maatschappelijke Businesscase levensloopbegleiding voor mensen met autisme*

ICF, *https://www.whofic.nl/familie-van-internationale-classificaties/referentie-classificaties/icf*

JGZ-richtlijn, *https://www.ncj.nl/richtlijnen/alle-richtlijnen/richtlijn/autismespectrumstoornissen*

Kan, C., 2013, *Multidisciplinaire richtlijn diagnostiek en behandeling van autismespectrumstoornissen bij volwassenen*

Kenniscentrum-KJP.nl., *https://www.kenniscentrum-kjp.nl/professionals-autisme-beschrijving-prevalentie/*

Koerselman, W., 2020, *Evaluatie contractvormen levensloopbegeleiding voor mensen met autisme*

Koraal, S.G., Lunet, S.Z., Prisma, S, 2012, *Maatschappelijke participatie van jongeren met een licht verstandelijke beperking*

Krakers, B.C., Meinders, D. L., 2017, *Uit balans*

Kromhout, M., Kornalijnslijper, N., & Klerk, 2018, *Veranderde zorg en ondersteuning; Landelijke evaluatie van de Hervorming Langdurige Zorg*

Leeuw, B.D., 2016, *Overprikkeling voorkomen, vaardigheden en technieken voor (jong)volwassenen met autisme (ASS) en/of ADHD*

Deserno, D.B., 2017, *Relating ASD symptoms to well-being: moving across different construct levels*

Koster, E.J., 2013, *Evaluatie van de sociale dimensie van inclusief onderwijs*

Kuipers, M., Henken, G.H., 2016, *Plan B, een vernieuwende handreiking voor autisme & communicatie*

MEEGroningen, 2011, *Eindverslag werkgroep Levensloop van Autisme Netwerk Groningen*

NederlandsAutismeRegister.nl, 2017, *https://www.nederlandsautismeregister.nl/publicaties/*

https://www.nederlandsautismeregister.nl/assets/Documenten/NVA%20Magazine/Wevers,%20J.%20(2020)%20Autist%20of%20persoon%20met%20autisme.%20Autisme%20Magazine,%2049%20(3),%2016-17.pdf

Neef, H.D. de, 2015, *Op weg naar de rust, de Pillar-methodiek voor levensbrede begeleiding bij autisme*

NJI.nl, 2010, *https://www.nji.nl/nl/2010/Ouders-van-jongeren-met-autisme-scheiden-vaker*

NJI.nl, 2014, *Interventie TOM training*

NJI.nl, 2018, *https://www.nji.nl/Autisme-Probleemschets-Cijfers*

NVA, 2012, *Kwaliteitseisen autismezorg*

Participate autisme, *https://www.participate-autisme.be/go/nl/mijn-kind-helpen-in-zijn-ontwikkeling/mijn-kind-helpen/zelfstandig-worden/begrijpen/wat-houdt-autonoom-zijn-in.cfm*

Per Saldo, *https://www.pgb.nl/over-per-saldo/*

Reach-aut.nl, *http://www.reach-aut.nl/resultaten/project-7-ouderen-met-autisme*

Reerink, A, The, A., Roelofsen, E, 2017, *Van burger-client naar perspectief van waardigheid*

Regio+, 2020, *Landelijk doorlopend uitstroomonderzoek*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet arbeidsparticipatie*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet onderwijstransities*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet relaties*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet toerusting leerkrachten*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet vroegherkenning*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet wonen*

SamenDoen!, 2018, *Factsheet zorgtransitie*

Schulink.nl, 2018, *https://www.schulinck.nl/nieuws-sociaal-domein-jeugd-duizenden-kinderen-met-autisme-gedwongen-thuis*

SCP, 2016, *Onafhankelijke clientondersteuning, een kwalitatief onderzoek naar de ervaringen van onafhankelijke clientondersteuners*

Spek, A., 2013, *Autismespectrum stoornissen bij volwassenen, een praktische gids voor volwassenen met ASS, naastbetrokkenen en hulpverleners*

SVB, *https://www.svbabc.nl/pgb/*

Temple Grandin, R. P., 2014, *Het autistische brein, voorbij het spectrum denken*

UWV, 2013, *Functionele Mogelijkhedenlijst*

V&VN, 2015, *Expertisegebied oncologieverpleegkundige*

VAB, *https://www.vanuitautismebekeken.nl/onze-projecten/wat-willen-wij-veranderen-in-het-onderwijs*

VAB, 2014, *Levensloopbudget voor mensen met autisme*

VAB, 2015, *Maatschappelijke businesscase levensbrede aanpak bij autisme*

Waltz, M., Beltman, M., Cardol, M., 2016, *Autisme en wonen - literatuuroverzicht*

Wenger, 2008, *Communities of practise*

Winner, M. G., 2017, *Sociaal denken, tussen de sociale regels leren lezen*

Yulius, 2015, *PEERS: Evidence-based interventie voor het maken van vrienden en het behouden van vriendschappen*

Yulius, 2018, *Cliëntprofielen Yulius*

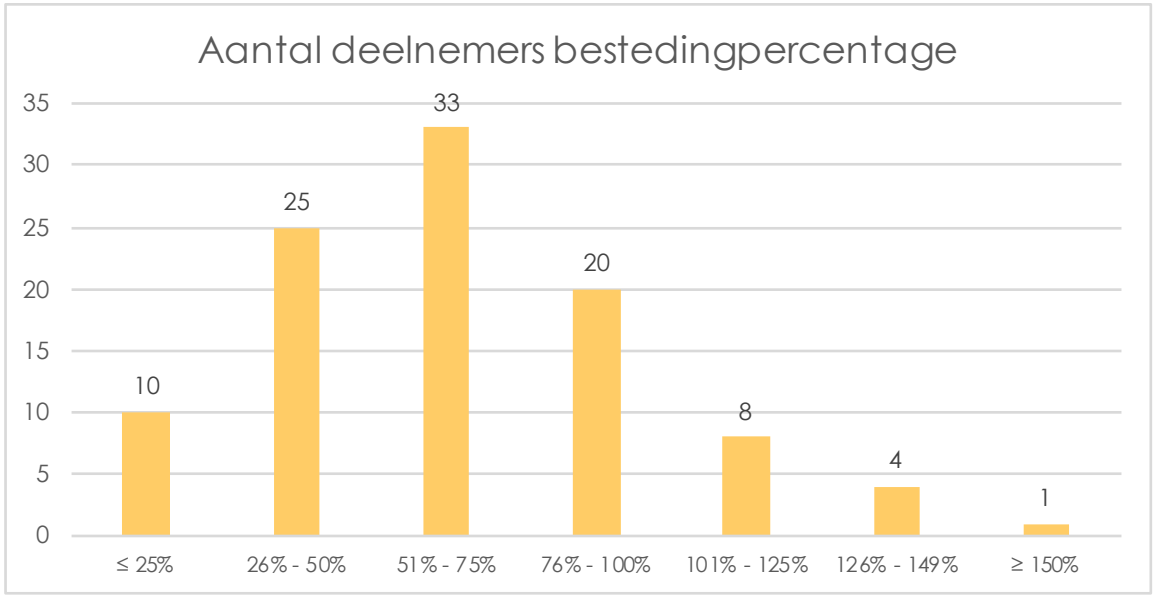
Zorginovatie.nl, *https://www.zorginnovatie.nl/innovaties/hows-serious-game-autisme*


MAD
IMPACT

Onder- en overbesteding t.o.v. zorgbehoefte

In de pilot Levensloopbegeleiding VAB mochten de deelnemers zelf aangeven wat ze nodig hadden van de levensloopbegeleider. Het aantal uren was niet gemaximeerd, er mocht worden gedaan wat nodig was. Vooraf was er met de deelnemer een inschatting gemaakt van de behoefte aan uren, maar ze waren vrij meer of minder uren te verbruiken. In onderstaand overzicht kan je zien hoeveel procent van de vooraf aangegeven uren de deelnemers werkelijk hebben verbruikt.

Percentage gemaakte uren t.o.v. ingeschatte zorgbehoefte	Aantal deelnemers
≤ 25%	10
26% - 50%	25
51% - 75%	33
76% - 100%	20
101% - 125%	8
126% - 149%	4
≥ 150%	1

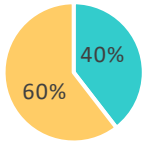


Urenbestedingen pilot Levensloopbegeleiding VAB

Betreft periode nov 2020 tm dec 2023

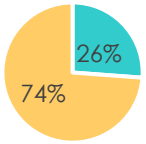
Groep	Niet gebruikte uren	Gebruikte uren	Totaal uren
Apeldoorn	3.174	4.856	8.030
Arnhem	2.351	6.629	8.980
Den Haag	2.522	2.811	5.333
Groningen	2.668	3.754	6.422
Haarlem	1.079	7.979	9.059
Haarlemmermeer	1.548	4.552	6.100
Utrecht	2.298	6.129	8.427
Totaal	**15.642**	**36.710**	**52.351**

Apeldoorn



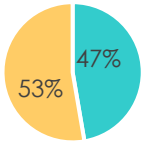
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Arnhem



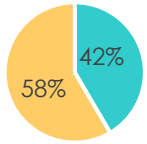
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Den Haag



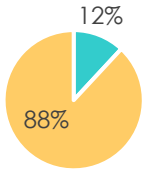
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Groningen



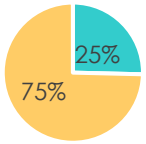
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Haarlem



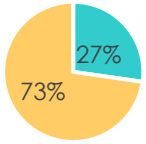
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Haarlemmermeer



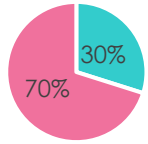
Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Utrecht



Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Totaal



Niet gebruikte uren
Gebruikte uren

Levensloopbegeleiding VAB in het kort

Mensen met autisme ervaren vaak grote problemen om te participeren in de samenleving. Zij voelen zich vaak onbegrepen en ervaren grote druk om zich aan te passen. Zorg en begeleiding zijn gefragmenteerd, niet vaak niet passend en pas beschikbaar na lang wachten.

Al in 2009 adviseerde de Gezondheidsraad om te komen tot Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme. Vanuit autisme bekeken (VAB), het expertisecentrum op het gebied van autisme en inclusieve samenleving, kreeg van VWS de vraag om te onderzoeken wat goede levensloopbegeleiding is en hoe dit het beste georganiseerd kan worden.

Het onderzoek kreeg vorm in een pilot waarbinnen 100 mensen met autisme levensloopbegeleiding kregen. Dit hoefde niet te passen binnen bestaande wetten. Daarom kon Levensloopbegeleiding VAB worden ingericht naar de bedoeling, zonder rekening te houden met bestaande systeemeisen. Deze pilot liep van 2018 tot 2023.

De resultaten van Levensloopbegeleiding VAB zijn wetenschappelijk onderzocht. Al na een half jaar zijn duidelijke verbeteringen zichtbaar. Deelnemers ervaren meer kwaliteit van leven, voelen zich meer van betekenis en leveren een grotere bijdrage aan de maatschappij. Hun naasten staan er niet meer alleen voor en voelen zich psychisch en lichamelijk beter. Deelnemers en naasten ervaren dat Levensloopbegeleiding VAB bijdraagt aan het zoveel mogelijk zelfstandig nemen van besluiten en actief zijn in de maatschappij.

Levensloopbegeleiding VAB kent vijf uitgangspunten:

De klik:
Mensen kiezen zelf hun levensloopbegeleider uit hun naaste omgeving, uit een pool van zzp'ers, of van een bestaande aanbieder. Wij zien de klik als het belangrijkste werkzame ingrediënt. Uit onderzoek blijkt dat de klik een van de meest genoemde kwaliteitseisen is om ondersteuning te laten slagen. Door zelf een levensloopbegeleider te kiezen heeft de persoon met autisme eigen regie al voordat de levensloopbegeleiding begint.



Levenslang:
De levensloopbegeleiding is levenslang beschikbaar, dus niet gebonden aan termijnen en doelen waarvoor een indicatie wordt afgegeven. Hierdoor kunnen levensloopbegeleider en de persoon met autisme een langdurige relatie aangaan. Voor mensen met autisme kan het aangaan van een nieuwe relatie flink belastend zijn.

Levensbreed:
De levensloopbegeleiding gaat over alle relevante levensdomeinen zoals zorg, scholing, werk, relaties, vrije tijd etc. Hierdoor kan de vertrouwensband tussen levensloopbegeleider en de persoon met autisme ingezet worden op verschillende domeinen, wordt versnippering voorkomen en kunnen oplossingen integraal worden.

Levensvolgend:
De levensloopbegeleiding volgt zoveel mogelijk de behoefte op dat moment. Soms intensief, soms ook een "waakvlam". Dit wijkt af van het werken met een vast aantal uren per week, ongeacht de noodzaak of behoefte op dat moment. De relatie tussen levensloopbegeleider en de persoon met autisme blijft in stand, ook als het goed gaat.



Het goede gesprek en maatwerk
Coaching maakt onderdeel uit van de levensloopbegeleiding. Een deel van de mensen met autisme is hiermee voldoende geholpen. Soms is het ook noodzakelijk om indicaties voor bepaalde voorzieningen te regelen of om voor aanpassing van voorzieningen of afspraken met de omgeving te zorgen. Kan de persoon met autisme dat niet zelf oppakken dan is het de taak van de levensloopbegeleider het realiseren van zulk maatwerk te ondersteunen.

Levensloopbegeleiding VAB kent geen strakke omschrijving van taken. De belangrijkste omschrijving is: een levensloopbegeleider VAB brengt beweging in het leven van iemand met autisme. De levensloopbegeleider zorgt voor vraagverheldering, coaching en het regelen van maatwerk. De levensloopbegeleider pakt taken soms tijdelijk op om beweging in het leven van de persoon met autisme te brengen. Hij blijft daar echter niet in hangen, dat zou gebruikelijke begeleiding zijn en dat is niet de bedoeling. De beweging is bedoeld om ontwikkeling van de persoon met autisme mogelijk te maken en zijn of haar deelname (in welke vorm dan ook) aan de maatschappij te stimuleren. Soms betekent dat ontwikkeling mogelijk maken

van de persoon met autisme, soms betekent dat het helpen van de omgeving om aanpassingen te doen zodat de persoon met autisme hierin kan functioneren.

Levensloopbegeleiders VAB werken vanuit een gezamenlijke visie:

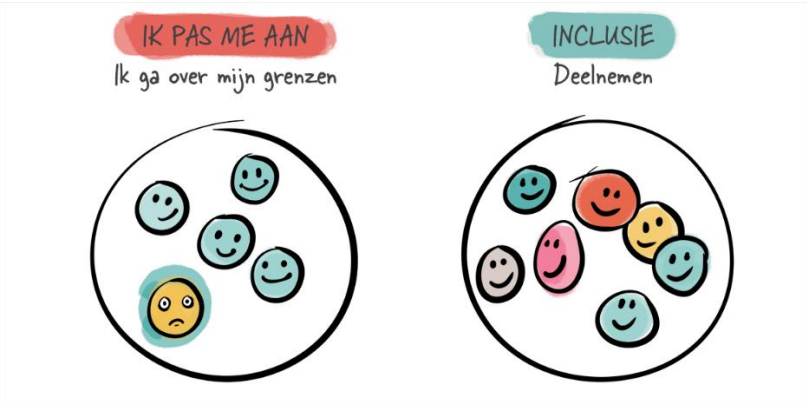
Ervaringsdeskundigheid is belangrijk.
Niemand kan weten wat de beleving is van iemand met autisme, behalve die persoon zelf. Ervaringsdeskundigen helpen meer inzicht en begrip te krijgen voor mensen met autisme.

We sluiten aan bij verwachtingen.
Levensloopbegeleiders VAB spreken geen doelen af met de persoon die zij begeleiden. Ze bespreken diens verwachtingen en sluiten daarbij aan. Zonder extern opgelegde doelen is er meer ruimte voor eigen motivatie en tempo en ontstaat er geen stress bij het niet behalen van gestelde doelen. Levensloopbegeleiders doen wat nodig is.

We weten niet wat autisme is.
Rond autisme bestaan tientallen theorieën die autisme proberen te verklaren. Niemand weet hoe het echt zit. Levensloopbegeleiders weten dat autisme officieel als aandoening beschreven wordt, maar dat je er ook anders naar kunt kijken. Het helpt dan als zij een nieuwsgierige en open blik hebben.

Aanpassen van de persoon met autisme is niet vanzelfsprekend.
Een levensloopbegeleider VAB maakt samen met de persoon met autisme de afweging wat de beste oplossing is: leren hoe hij of zij zich kan aanpassen of regelen dat de school, werkgever of sportclub een aanpassing doet waardoor het voor de persoon met autisme makkelijker wordt.

Een speciale voorziening is niet hetzelfde als inclusie.
Voor sommige mensen is een speciale voorziening als speciaal onderwijs of een beschermde werkplek de beste oplossing, maar voor veel mensen met autisme is het vaak ook de enige plek waar zij "mogen" zijn. Echte inclusie vraagt iets anders, waarbij ook mensen die geen autisme hebben zich aanpassen.
Levensloopbegeleiders VAB helpen om hier oplossingen te vinden.



Levensloopbegeleiding VAB kan alleen georganiseerd worden voor een lokale of regionale groep van mensen met autisme. Ongeveer 4 van de 5 mensen met autisme dragen niet zelf een levensloopbegeleider aan. VAB stelt daarom een lokale pool van mogelijke levensloopbegeleiders samen waaruit zij een levensloopbegeleider kunnen kiezen. Intervisie, training en coaching vinden plaats in de lokale groepen levensloopbegeleiders. Voor het kunnen op- en afschalen is groepsfinanciering noodzakelijk.

Een onafhankelijke procesbegeleider faciliteert de lokale groep. Hij begeleidt het proces van de levensloopbegeleiders en verzorgt de trainingen en de intervisies.

Daarnaast is er de functie van Contactpersoon Duo's. Deze persoon houdt contact met zowel de deelnemer of diens naaste als met de levensloopbegeleider. Als er problemen zijn bij de levensloopbegeleiding, zal de Contactpersoon Duo's helpen bij het oplossen hiervan.

De organisatie werft en selecteert de mensen voor de pool in samenspraak met de lokale procesbegeleider. Dat kunnen ook medewerkers van plaatselijke aanbieders zijn. Een Levensloopbegeleider VAB moet een VOG kunnen overleggen, conformeert zich aan de uitgangspunten van VAB en neemt deel aan introductieprogramma, intervisies, trainingen en coaching.



Een groep te begeleiden mensen met autisme kan worden samengesteld uit mensen van één of meer gemeenten, al dan niet samen met zorgkantoren. Zij betalen een vast bedrag per deelnemer en hebben geen extra werk meer met terugkerende indicaties.

Visie en inzet van ervaringsdeskundigheid en actuele kennis staan steeds centraal. Kennisontwikkeling vindt plaats binnen het wetenschappelijk onderzoek. Naast reguliere trainingen zijn er landelijke themabijeenkomsten met interessante gastsprekers. Ook is een speciaal ontwikkelde inspiratiebank beschikbaar.

Deelnemers met autisme hebben een belangrijke stem in het oordelen over de kwaliteit van zijn of haar levensloopbegeleiding. Twee keer per jaar wordt met hen en

hun naasten daarover gesproken. Kwaliteitsborging vindt ook plaats tijdens trainingen en intervisies. Uiteraard is er ook een vertrouwenspersoon beschikbaar, evenals een klachtenregeling.

Investeren in Levensloopbegeleiding VAB loont. De besparingen wegen ruimschoots op tegen de kosten. Voor de groepsfinanciering blijkt een groep van minimaal 20 mensen met autisme noodzakelijk te zijn. Met betrokkenen worden geen harde grenzen afgesproken over de inzet, de levensloopbegeleiders VAB moeten kunnen doen wat nodig is. VAB houdt het verloop van de bestedingen in de gaten en maakt indien nodig een inhoudelijke afweging.



Uit het budget voor de groep worden de procesbegeleider, de levensloopbegeleiders en trainers en gastsprekers betaald. Daarbij komen nog de uitvoeringskosten en de kosten voor kennisontwikkeling, trainingen voor gemeenten en zorgkantoren en kwaliteitsborging. De specifieke kosten worden steeds op basis van maatwerk overeengekomen.

Uit een gezamenlijke verkenning van VAB en VWS blijkt dat gemeenten de inhoudelijke aanpak willen omarmen, maar dat sommigen een spanning zien tussen de uitgangspunten van Levensloopbegeleiding VAB en wet- en regelgeving. Daarvan blijkt gelukkig geen sprake te zijn. Ook is Levensloopbegeleiding VAB niet in tegenspraak met het uitgangspunt van streven naar zelfstandigheid. Levensloopbegeleiding VAB blijkt deze juist te bevorderen.

Het Ministerie van VWS vraagt VAB om te helpen bij het opstarten van Levensloopbegeleiding VAB binnen gemeenten. Hierbij is ook geld beschikbaar waardoor de opstart voor een gemeente financieel aantrekkelijk is.

Levensloopbegeleiding VAB is voor betrokkenen en hun naasten van enorm belang. De maatschappelijke kosten rond autisme nemen af en er wordt beter rekening gehouden met diversiteit. Dat is inclusie. VAB gaat graag met u en uw organisatie(s) het gesprek aan. Samen kijken naar wat er mogelijk is op basis van maatwerk afspraken.

LLB VAB

LEVENSLOOP BEGELEIDING

Wel goed, geen gedoe

Hoe Levensloopbegeleiding VAB binnen uw gemeente past



Wilt u als gemeente uw inwoners met autisme beter helpen? Dat kan met Levensloopbegeleiding VAB.

Vanuit Autisme Bekeken ontwikkelde, met steun van het ministerie van VWS, een methode die écht werkt. In een pilot met meer dan 100 deelnemers met autisme en meer dan 100 levensloopbegeleiders kwamen we tot de succesvolle **Levensloopbegeleiding VAB**-methode.

Bij Levensloopbegeleiding VAB kiest een deelnemer zelf een eigen levensloopbegeleider waar die een klik mee heeft. Het contact tussen deelnemer en levensloopbegeleider is levensvolgend, levensbreed en levenslang. Dat betekent dat de levensloopbegeleider aansluit bij wat er nodig en gewenst is op elk gebied en op elk moment in het leven van de deelnemer. De ene keer zullen zij dus vaker contact hebben dan de andere. Zo heeft de deelnemer altijd iemand bij wie die terecht kan en wordt er nooit onnodig zorg ingezet.

LLB VAB
LEVENSLOOP BEGELEIDING

De voordelen van Levensloopbegeleiding VAB voor gemeenten:

- Contact met een levensloopbegeleider werkt preventief
- Minder hulpverlening nodig door minder versnipperde zorg
- Gemiddeld lagere kosten dan bij andere vormen van begeleiding
- Maatwerk voor inwoners zonder regeldruk voor gemeenteambtenaren
- Her-indiceren niet nodig
- Kwalitatief goede zorg door verplichte training, scholing en intervisie voor begeleiders
- Werken met uw eigen vertrouwde zorgorganisaties
- Tegemoetkoming opstartkosten en gratis hulp bij implementatie



Benieuwd of Levensloopbegeleiding VAB bij uw gemeente past? We gaan graag met u in gesprek! Mail naar info@vanuitautismebekeken.nl

Meer weten? Op www.llb-vab.nl vindt u ervaringsverhalen, uitlegvideo's, informatie voor gemeenten en meer.

VAB
VANUIT AUTISME BEKEKEN

LLB VAB
LEVENSLOOP BEGELEIDING

Agenderingsverzoek ‘Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme’

Overzicht deelnemers

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Ria Sijbersma	Stichting Vanuit Autisme Bekeken
2	Willem Gunzeln	Stichting Vanuit Autisme Bekeken
3	Jetty van der Vlag	Levensloopbegeleider
4	Wil Groen	Deelnemer pilot
5	Caroline Rijnbeek	Ouder
6	Cindy Aal	Levensloopbegeleider

Manier van bespreken

Mevrouw Ria Sijbersma en de heer Willem Gunzeln zullen een toelichting op de pilot geven. Daarna zal een gesprek met hen plaatsvinden aangevuld met levensloopbegeleiders en ouders.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘levensloopbegeleiding voor mensen met autisme’

Fasering

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

Besprekingen

- 20 november 2024: informatieve bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Vries (Volt), Van Plateringen (BBA), Feitsma (VVD), Malda (ChristenUnie), Van den Berg (D66), Van Munster (PvdA), Lu (PvdD), Dayioglu (GroenLinks), Razza (Arnhem Centraal)

De fractie van SP, DENK, CDA, PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: mevrouw Ria Sijbersma (VAB), de heer Willem Gunzeln (VAB), mevrouw Jetty van der Vlag (levensloopbegeleider), de heer Wil Groen (deelnemer pilot) en mevrouw Rijnbeek (ouder).

Bespreking

Mevrouw Sijbersma en de heer Gunzeln van de stichting Vanuit Autisme Bekeken verzorgen op uitnodiging van de raad een toelichting op de pilot ‘levensloopbegeleiding voor mensen met autisme’.

Aansluitend heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden met de genodigden waarbij is gesproken over de persoonlijke ervaringen en beleving van levensloopbegeleiding vanuit de verschillende invalshoeken; als deelnemer, als begeleider, als ouder van. Er is uitleg gegeven over de doelstelling van de stichting, het verloop van de pilot, de preventieve werking van levensloopbegeleiding omdat er bij crises direct gehandeld kan worden en de stress daardoor afneemt, de deelnemer als eigen regisseur, continuïteit van begeleiding, flexibiliteit in op- en afschalen.

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de informatieve bespreking is afgerond.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

M. Noomen

MAATSCHAPPELIJKE BUSINESSCASE

LEVENSLOOPBEGELEIDING
VOOR MENSEN MET AUTISME

ARNE VAN HUIS | LAURA BAKKER

MAD IMPACT

COLOFON

MAD impact
research training consultancy
www.madimpact.nl

Publicatie in opdracht van Vanuit Autisme Bekeken (VAB)
Amsterdam, 06.11.2020

INHOUD

SAMENVATTING	4
INLEIDING	7
LEVENSLOOPBEGELEIDING WERKT	9
DAVID & BERNARD	11
NINA & LÉONORE	13
RENATE & ADELHEID	15
BAS & GEA	18
HENK & ADELHEID	20
KOSTEN - BATEN	23

SAMENVATTING

In 2009 stelde de Gezondheidsraad in haar advies "Autismespectrumstoornissen: een leven lang anders" dat levensloopbegeleiding voor mensen met autisme een belangrijke ontbrekende schakel in de zorg is. Daarom heeft VWS aan VAB gevraagd uit te vinden hoe goede integrale levensloopbegeleiding er in de praktijk uitziet en hoe dat het best georganiseerd kan worden.

Eind 2018 is *Vanuit autisme bekeken* (VAB) gestart met de pilot *Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme*. Deze pilot is gefinancierd door het Ministerie van VWS en maakt onderdeel uit van het programma Volwaardig Leven.

Uit de berekeningen in deze Maatschappelijke Businesscase blijkt dat investeren in levensloopbegeleiding loont. Niet alleen omdat deelnemers en hun naasten significantie verbeteringen rapporteren op velerlei terreinen, maar ook omdat iedere geïnvesteerde euro in de beschreven casuïstiek zich in veelvoud terugverdient.

In de aanpak die VAB voorstaat is levensloopbegeleiding:

- Vraaggericht, uitgaand van de behoeften van de deelnemer
- Op basis van de ‘klik’, de deelnemer kiest zelf zijn levensloopbegeleider
- Vanuit een ontwikkelingsgericht visie op autisme en een gelijkwaardige open benadering door de levensloopbegeleider
- Levensbreed, ondersteunend op verschillende terreinen als zorg, onderwijs, wonen, werk, sport, sociaal leven, geldzaken etc.
- Levensvolgend, waardoor naar behoefte snel en zonder bureaucratie kan worden op- en afgeschaald
- Levenslang
- Ontwikkelingsgericht, respectvol en liefdevol stimuleren van ontwikkeling, levensgeluk, autonomie en deelname aan de samenleving
- Het regelen van maatwerkoplossingen indien gewenst
- Het voeren van het goede gesprek, vraagverheldering en coaching

Alle betrokkenen: deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders en veldpartijen zijn erg positief over levensloopbegeleiding.

Voor deelnemers werkt levensloopbegeleiding:

- Ze zetten positieve stappen die hen alleen niet lukten
- Ze ervaren meer levensgeluk
- Ze zijn tevredener met zichzelf
- Ze ontwikkelen zich naar een groter probleemoplossend vermogen
- Ze ervaren meer zelfredzaamheid
- Ze participeren meer in de samenleving

Voor naasten van mensen met autisme werkt levensloopbegeleiding:

- Ze staan niet meer alleen in hun ondersteuning van de deelnemer
- Ze vinden beter balans weten tussen draaglast en draagkracht waardoor overbelasting wordt voorkomen
- Ze voelen zich psychisch en lichamelijk beter.

Goede levensloopbegeleiding brengt de maatschappij:

- Afname van de maatschappelijke kosten rond autisme

De belangrijkste werkzame elementen van levensloopbegeleiding zijn:

- De klik die deelnemers met de begeleider ervaren
- Het grote vertrouwen dat deelnemers in hun begeleider hebben
- De basis van gelijkwaardigheid tussen deelnemer en levensloopbegeleider
- Het feit dat deelnemers bij nood de begeleider kunnen bellen ook buiten kantooruren
- Het gevoel bij deelnemers dat ze ondanks hun hulpvraag toch zelf de regie kunnen behouden
- De levensloopbegeleiders met een open houding de deelnemer tegemoet treden
- De levensloopbegeleiders niet met een vooraf voorgeschreven methode of pasklaar antwoord werken maar flexibel inspringen op vraagstukken zoals deze zich aandienen
- De levensloopbegeleiders in training en intervisie kunnen blijven leren en kritisch naar hun eigen werk kijken
- De levensloopbegeleiders in lokale werkclusters expertise delen en elkaar ondersteunen.

Als mensen met autisme laagdrempelig een beroep kunnen doen op levensloopbegeleiding leidt dit tot stappen in hun ontwikkeling, beter in hun vel zitten en voorkomt dit op een later moment zwaardere zorg, schooluitval, werkverzuim, bijstand, eenzaamheid, schuldenproblematiek en ga zo maar door. Deze maatschappelijke businesscase geeft een eerste indicatie dat een brede invoer van levensloopbegeleiding voor mensen met autisme de samenleving mogelijk miljoenen euro's kan besparen.

Tabel 2. Overzicht mogelijke besparingen inzet levensloopbegeleiding per casus.

	Optimistische toerekening	Meer behoudende toerekening	Conservatieve toerekening
Gemiddeld per deelnemer	€ 76.292	€ 51.284	€ 28.800
Iedere geïnvesteerde euro brengt … op	€ 12	€ 8	€ 4

INLEIDING

In 2009 stelde de Gezondheidsraad in haar advies "Autismespectrumstoornissen: een leven lang anders" dat levensloopbegeleiding voor mensen met autisme een belangrijke ontbrekende schakel in de zorg is. Daarom heeft VWS aan VAB gevraagd uit te vinden hoe goede integrale levensloopbegeleiding er in de praktijk uitziet en hoe dat het best georganiseerd kan worden.

Eind 2018 is *Vanuit autisme bekeken* (VAB) gestart met de pilot *Levensloopbegeleiding voor mensen met autisme*. Deze pilot is gefinancierd door het Ministerie van VWS en maakt onderdeel uit van het programma Volwaardig Leven.

Naar schatting heeft 1,2% van de Nederlanders - 190.000 mensen - autisme. Het is een verzamelnaam voor gedragskenmerken die te maken hebben met kwetsbaarheden in de sociale interactie, communicatie, flexibiliteit in denken en verwerking van informatie. Mensen met autisme ontwikkelen zich in een andere volgorde en tempo dan doorsnee mensen. De sociale en emotionele ontwikkeling komt bij hen vaak pas later op gang terwijl zij op cognitief gebied vaak voorlopen op leeftijdsgenoten. Dit alles heeft gevolgen op veel levensgebieden - zorg, onderwijs, wonen, werk, sport, sociaal leven, geldzaken etc. - en vergt daardoor vaak gespecialiseerde hulp.
Wanneer wordt aangesloten bij hun eigen ontwikkelingsbehoefte kunnen mensen met autisme groei doormaken en onverwacht mooie stappen zetten. Omgekeerd is het voor hen vaak lastig om zich te voegen in een systeemwereld die is ingericht op mensen met een doorsnee ontwikkeling. Dit kost hen veel energie en in veel gevallen leidt (over)aanpassing tot uitval uit onderwijs of werk.
In Nederland gaan 27.000 kinderen met autisme langere tijd niet (meer) naar school omdat er voor hen geen passend onderwijs is. 53% van de mensen met autisme heeft zijn vervolgopleiding niet afgemaakt. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor het functioneren op de arbeidsmarkt. Van alle deelnemers in de pilot heeft slechts 32% betaald werk waarvan ongeveer de helft fulltime. Veel mensen met autisme hebben bovendien last van depressies. De kans om te overlijden door zelfdoding voor volwassenen met autisme ligt ruim zeven keer hoger.
De problematiek bij mensen met autisme kan in de loop van het leven flink variëren. Bij overgangssituaties (verhuizing, verandering in relatie, andere baan), of een onverwachte gebeurtenis kan deze verergeren. Soms gaat het tijdenlang goed. Soms heeft een ogenschijnlijk klein probleem op één levensgebied grote impact op het functioneren in andere levensgebieden.

In de aanpak die VAB voorstaat is levensloopbegeleiding:

- Vraaggericht, uitgaand van de behoeften van de deelnemer
- Op basis van de ‘klik’, de deelnemer kiest zelf zijn levensloopbegeleider
- Levensbreed, ondersteunend op verschillende terreinen als zorg, onderwijs, wonen, werk, sport, sociaal leven, geldzaken etc.
- Levensvolgend, waardoor naar behoefte op en af kan worden geschaald
- Levenslang
- Ontwikkelingsgericht, respectvol en liefdevol stimuleren van ontwikkeling, levensgeluk, autonomie en deelname aan de samenleving
- Het regelen van maatwerkoplossingen indien gewenst
- Het voeren van het goede gesprek, vraagverheldering en coaching

Iedere persoon met autisme is anders. Inspelen op de behoeften en mogelijkheden van de persoon kan doordat de levensloopbegeleider deze als vertrekpunt neemt en de vanuit een gelijkwaardige houding samen met de deelnemer zoekt naar oplossingen. De pilot probeert weg te blijven bij vooropgezette doelen, dwingende normen en systemen waarin iemand moet passen.

LEVENSLOOPBEGELEIDING WERKT

De pilot levensloopbegeleiding voor mensen met autisme loopt nu bijna twee jaar. Uit de voorlopige onderzoeksconclusies komt naar voren dat levensloopbegeleiding voor mensen met autisme werkt. Door aan te sluiten bij wensen, behoeften en mogelijkheden van de deelnemer is groei mogelijk. Wanneer de deelnemer vertrouwen heeft in de levensloopbegeleider en deze heeft uitgevonden wat de wensen, behoeften en mogelijkheden van de deelnemer zijn, kan de levensloopbegeleider in relatief weinig uren de persoon met autisme tot ontwikkeling aanzetten. In tijden van issues is intensieve ondersteuning mogelijk. In rustige tijden volstaat waakvlamcontact.

Alle betrokkenen: deelnemers, naasten en levensloopbegeleiders en veldpartijen zijn erg positief over levensloopbegeleiding.

Voor deelnemers werkt levensloopbegeleiding:

- Ze zetten positieve stappen die hen alleen niet lukten
- Ze ervaren meer levensgeluk
- Ze zijn tevredener met zichzelf
- Ze ontwikkelen zich naar een groter probleemoplossend vermogen
- Ze ervaren meer zelfredzaamheid
- Ze participeren meer in de samenleving

Voor naasten van mensen met autisme werkt levensloopbegeleiding:

- Ze staan niet meer alleen in hun ondersteuning van de deelnemer
- Ze vinden beter balans weten tussen draaglast en draagkracht waardoor overbelasting wordt voorkomen
- Ze voelen zich psychisch en lichamelijk beter.

De belangrijkste werkzame elementen van levensloopbegeleiding zijn:

- De klik die deelnemers met de begeleider ervaren
- Het grote vertrouwen dat deelnemers in hun begeleider hebben
- De basis van gelijkwaardigheid tussen deelnemer en levensloopbegeleider
- Het feit dat deelnemers bij nood de begeleider kunnen bellen
- Het gevoel bij deelnemers dat ze ondanks hun hulpvraag toch zelf de regie kunnen behouden
- De levensloopbegeleiders met een open houding de deelnemer tegemoet treden
- De levensloopbegeleiders niet met een vooraf voorgeschreven methode of pasklaar antwoord werken maar flexibel inspringen op vraagstukken zoals deze zich aandienen

- De levensloopbegeleiders in training en intervisie kunnen blijven leren en kritisch naar hun eigen werk kijken
- De levensloopbegeleiders in lokale werkclusters expertise delen en elkaar ondersteunen.

Bovenstaande bevindingen zijn zeer positief en lijken te pleiten voor een bredere beschikbaarstelling van levensloopbegeleiding voor mensen met autisme. Om deze stap te zetten is tevens een afweging van de mogelijke maatschappelijke kosten en baten van de inzet van levensloopbegeleiding nodig.

Om een beeld te krijgen van mogelijke maatschappelijke kosten en baten van levensloopbegeleiding, wordt hierna de casuïstiek van een vijftal deelnemers kwalitatief beschreven. Bij de selectie van onderstaande deelnemers is niet representativiteit maar diversiteit van problematiek leidend geweest. Extrapolatie van gevonden resultaten is daarmee lastig.

In de diepte-interviews die we met deelnemers, hun naasten en de levensloopbegeleiders op verschillende momenten tijdens de looptijd van de pilot hebben gevoerd, kwamen regelmatig beschrijvingen naar voren van doomscenario's die dankzij de interventie van de levensloopbegeleider waren voorkomen. Deze doomscenario's hebben we ook per casus beknopt uitgeschreven. Of deze doomscenario's werkelijkheid zouden zijn geworden als de levensloopbegeleiding niet was geboden, is (gelukkig) onmogelijk met zekerheid vast te stellen. Overigens zijn in de pilot legio voorbeelden van mensen met autisme in geëscaleerde situaties - welke als ze voorspeld waren waarschijnlijk ongeloofwaardig hadden geleken - waarin de persoon totaal is vastgelopen met grote effecten op de omgeving. Situaties, die met eerdere inzet van levensloopbegeleiding waarschijnlijk te voorkomen waren geweest.

DAVID & BERNARD

Na een zware depressie drie jaar geleden gaat het nu heel goed met de 24-jarige David. Door de inzet van zijn levensloopbegeleider Bernard, met een out of the box-interventie in de vorm van Vipassana meditatie, kreeg David zijn leven weer op de rit.

Bernard, de voormalige Pgb-jeugdbegeleider van David, kwam weer in beeld nadat de ouders van David zijn hulp inriepen toen hun zoon met een overdosis in het ziekenhuis belandde. Bernard wist dat hij iets kon betekenen voor David maar het was niet mogelijk daar binnen de gemeente geld voor te vinden. Binnen de pilot was het wel mogelijk Bernard te betalen. De betrokkenheid van Bernard bij David heeft er voor gezorgd dat de leefsituatie van David nu is gestabiliseerd.
Deze geschiedenis toont de winst van levensloopbegeleiding. Doordat David en Bernard elkaar al tien jaar kenden, was er al wederzijds vertrouwen en respect. Bernard wist aan te sluiten bij de leefwereld van David en kon zo een veilige bedding bieden om samen te zoeken naar een passende oplossing uit de crisis.
Bernard bracht David in contact met Vipassana (inzichtmeditatie). Dat bleek een gouden greep. Het instrument van meditatie gaf David inzicht in zichzelf en zijn autisme. Hij krabbelde met ongekende snelheid op uit een diep dal.
Inmiddels heeft David zijn hbo-diploma ICT behaald en is hij op zoek naar een baan. Hij heeft nog steeds warm contact met zijn levensloopbegeleider Bernard. Ze zitten bij dezelfde meditatiegroep en zien elkaar daar regelmatig. De levensloopbegeleiding staat momenteel op waakvlamcontact. David heeft aangegeven op dit moment minder behoefte te hebben aan ondersteuning, het gaat immers goed. Als hij in de toekomst aanloopt tegen een probleem of crisissituaties dan kan hij laagdrempelig zonder bureaucratische rompslomp de frequentie van het contact verhogen. Deze zekerheid geeft David rust: “Iemand bij wie je terecht kan als hulplijn. Je kunt terugvallen op iemand en de mogelijkheid behouden van ondersteuning. Dat voelt prettiger.”

DOOMSCENARIO

Zonder de begeleiding van Bernard raakte David steeds verder in de put. Zijn drugsgebruik verhevigde. Hij rondde zijn ICT-opleiding niet af en kwam met een enorme studieschuld in de bijstand. Zelfzorg schoot er steeds meer bij in. Zijn ouders probeerden bij te springen maar kwamen van een koude kermis thuis. Ze werden een aantal keer behoorlijk door hun zoon bedrogen. Bernard kon door drugsgebruik de huur niet meer betalen en bouwde een huurachterstand op.

DAVID & BERNARD

TIMELINE
LEVENSLOOPBEGELEIDING

APRIL 2019

David kiest zijn voormalige Pgb-begeleider als levensloopbegeleider

AUGUSTUS 2019

Formuleren 4 veranderdoelen:
Leren over boeddhisme
Stageplek vinden
Plan maken master-opleiding
Wiskunde B-niveau verbeteren

SEPTEMBER 2019

Het vinden van een stageplek is gelukt en als veranderdoel afgerond en nieuwe veranderdoel wordt:
Afstuderen hbo-opleiding ICT

JANUARI 2020

David rondt stage af, behaalt hbo-diploma ICT en maakt plannen voor verblijf boeddhistische school in buitenland

FEBRUARI 2020

Stellen 2 nieuwe doelen op:
Voorbereidingen treffen voor verblijf boeddhistische school
TIjdelijk werk vinden

APRIL 2020

Met minimale inzet van levensloopbegeleiding is David stabiel gebleven, ook tijdens grote levensveranderingen zoals afstuderen

Effecten

- Stabiel gebleven
- Verbeterd levensgeluk
- Opleiding afgerond
- Betaalde baan gevonden

Maatschappelijke winsten

- Preventie extra zorgkosten
- Voorkomen uitloop van studie
- Werkt meer uren per week

NINA & LÉONORE

Ruim een jaar na de start van de pilot blijkt dat niet alleen 24-jarige deelnemer Nina, die naast autisme ook selectief mutisme heeft en verstandelijk beperkt is, maar ook haar moeder Sylvia floreert onder de levensloopbegeleiding van Léonore.

Bij aanvang van haar werkzaamheden zag Léonore een zwaar overbelaste moeder die dicht tegen een burn-out aanzat en elk moment kon omvallen. Een eerdere overgang naar begeleid wonen voor Nina was heel slecht verlopen. Nina was na korte tijd getraumatiseerd terug naar het ouderlijk huis gekomen. Moeder twijfelde of ze de intensieve zorg voor haar dochter, die ze sinds de geboorte levert, op deze manier kon volhouden. Het water stond hen beiden aan de lippen.
Léonore besloot stevige begeleiding in te zetten door regelmatig bij het gezin langs te gaan. In eerste instantie ondersteunde Léonore alleen de moeder, zij was ook degene die haar als levensloopbegeleider had uitgekozen, en bood ze slechts indirecte zorg voor Nina. Nina leeft door haar autisme en selectief mutisme in een kleine wereld. Nieuwe personen in haar omgeving zijn niet zomaar vertrouwd. Het was niet direct duidelijk of Nina Léonore zou accepteren als begeleider.
Maar Nina en Léonore hebben in korte tijd een hechte band ontwikkeld. Moeder Sylvia zegt daarover: “Nina moet erg lachen om de hartelijke lach van Léonore. Soms kan Léonore heel direct zijn in vragen stellen. Dan zie je Nina even slikken, maar dan geeft ze antwoord. Met gemak praten is voor Nina heel bijzonder vanwege haar selectief mutisme.”
Gezien de leeftijd van Nina en de overbelasting van de moeder is een belangrijk doel van de levensloopbegeleider om voor Nina een geschikte eigen woonomgeving te vinden. Maar op dit moment is deze nog niet in zicht. En bij gebrek aan een geschikte logeeropvang in de buurt is Nina na acht maanden eens per week bij Léonore gaan logeren. Op die manier ervaart Nina dat ze zich goed en veilig kan voelen zonder haar moeder. Hopelijk wordt de overgang naar begeleid wonen voor Nina daardoor binnenkort minder ingrijpend, tegelijkertijd wordt Sylvia ontlast in haar zorg voor Nina. Sylvia en Léonore blijven samen zoeken naar een passende woonplek voor Nina waar ze op lange termijn terecht zou kunnen.
De levensloopbegeleiding voor Nina heeft grote effecten in het leven van Nina en Sylvia. Ze voelen zich beiden meer ontspannen. Sylvia heeft het gevoel er niet meer alleen voor te staan en ze heeft meer tijd voor zichzelf en haar bedrijf. Daarnaast zorgt de werkwijze van Léonore voor een nieuw perspectief, Sylvia zegt: “Levensloopbegeleiding heeft nieuwe ogen op mijn eigen kind gegeven.” Sylvia denkt nu meer in mogelijkheden. Ze ziet dat Nina meer zelf kan en weerbaarder is geworden. Sylvia hoopt dat levensloopbegeleiding voor meer mensen beschikbaar komt en dat de begeleiding van Léonore na de pilot kan doorlopen. Haar grootste zorg is dat het stopt.

NINA & LEONORE

TIMELINE
LEVENSLOOPBEGELEIDING

MEI 2019

Léonore begint als levensloopbegeleider van Nina, maar heeft vooral contact met moeder Sylvia

JULI 2019

Stellen 9 veranderdoelen op, waaronder:
Welzijn naaste/mantelzorger
Begeleid wonen-project zoeken
(Non-)verbale communicatie
Weerbaar en zelfstandig worden
Leren lezen

AUGUSTUS 2019

Voegen 1 veranderdoel toe:
Behoefte oplaadmomenten na overprikkeling aangeven

WINTER 2020

Levensloopbegeleiding intensief ingezet i.v.m. gezondheidsproblemen van Nina en Sylvia

FEBRUARI 2020

Update van veranderdoelen:
Gestopt met leren lezen, nu leren opnemen van audioberichten
Nina logeert 3x p.m. bij Léonore bij gebrek aan geschikt logeerhuis

MAART 2020

Nina is zelfstandiger geworden en moeder Sylvia ervaart meer rust en steun dankzij levensloopbegeleiding

Effecten

- Verbeterde zelfredzaamheid
- Meer naar logeerhuis van Léonore
- Minder zorgbelasting voor moeder
- Meer steun voor moeder
- Moeder hoeft niet minder te werken

Maatschappelijke winsten

- Meer vrije tijd voor moeder
- Voorkomen overbelasting mantelzorg (ziekte/burn-out) van moeder
- Voorkomen arbeidsverzuim en/of -uitval van naaste

DOOMSCENARIO

Zonder Léonore werd de zorg voor Nina Sylvia te veel. Ze kreeg een burn-out en had grote moeite nog voor zichzelf te zorgen, laat staan voor Nina. Sylvia stopte helemaal met werken. Nina moest met spoed worden opgenomen in de opvang. Er was alleen een crisisplek voor haar beschikbaar. Daar raakte Nina in een angstpsychose en moest ze zware medicatie toegediend krijgen om haar te kalmeren. Haar communicatieve vermogens werden steeds minder en Nina trok zich meer en meer terug. Haar zelfstandigheid viel helemaal weg. Uiteindelijk werd ze opgenomen in een gesloten instelling voor mensen met een verstandelijke beperking ver van het huis van haar moeder.

RENATE & ADELHEID

Na een jaar hebben Renate en Adelheid een vertrouwensband opgebouwd. Renate weet dat ze van Adelheid op aan kan en Adelheid is bij crisis en ontsporing haar enige houvast. Het vinden van een goede behandelplek is de volgende belangrijke stap voor Renate.

Renate is een vrouw van 24 jaar met ouders en een broer met autisme. Ze heeft pas op latere leeftijd een diagnose gekregen. Haar broer met MCDD, een variant van het autisme, waarbij het reguleren van gedachten en emoties anders verloopt, was het kind waar alle aandacht naar uitging. Renate was voor aanvang van de pilot al enkele malen opgenomen in de GGZ-crisisopvang. Ze woont tijdelijk in bij haar vriend Pieter, een man van 54. Ze hebben een liefdevolle maar turbulente relatie. Renate vertoont seksueel en fysiek grensoverschrijdend gedrag.
Renate start de pilot met Anne als haar levensloopbegeleider. Anne woont om de hoek en is de vrouw van een vriend van Pieter. De klik tussen hen is goed. Anne neemt Renate mee naar buiten. Ze proberen samen meer structuur te brengen in Renate's leven. Anne helpt Renate onder andere om haar medicatietrouw te verbeteren, een uitkering aan te vragen en op zoek te gaan naar een eigen woning.
Pieter heeft samenwonen met Renate onderschat. De zorg en aandacht die Renate nodig heeft, zeker als ze dreigt in wanen weg te zakken, groeit hem boven het hoofd. Anne investeert haar hele ziel en zaligheid in haar werk als levensloopbegeleider maar merkt dat ze niet goed haar eigen grenzen kan bewaken, zeker als Renate psychotische wanen heeft. Anne besluit na zes maanden dat de verantwoordelijkheid voor Renate haar te veel is en draagt de zorg voor haar over aan haar collega Adelheid.
Adelheid is twee weken aangetreden als nieuwe levensloopbegeleider wanneer Pieter tien dagen zonder Renate naar Brazilië vertrekt. Dan gaat het heel erg mis. Renate kan niet voor zichzelf zorgen en raakt, na ruzie met de zoon van Pieter, helemaal de weg kwijt. In een vlaag van verstandsverbijstering vermoordt ze de kat van Pieter en pleegt een ernstig geweldsdelict tegen een basisschoolkind. Adelheid heeft in deze periode regelmatig maar

inhoudelijk grillig WhatsApp contact met Renate. Renate wordt door de politie opgepakt en opgesloten in een penetratie inrichting.
In de gevangenis gaat het direct een stuk beter met Renate. Hoe meer structuur en duidelijkheid hoe beter Renate zich voelt. Adelheid initieert contacten tussen onder andere de politie, de penetratie inrichting, de GGZ-verpleegkundige, Pieter en de ouders van Renate. In de gevangenis komt Adelheid regelmatig langs. Renate verbreekt haar relatie met Pieter. De rechtbank besluit, mede na inbreng van Adelheid, dat Renate bij ontslag uit de gevangenis in een gesloten setting moet worden behandeld. Op dit moment is ze opgenomen in een kliniek voor intensieve behandeling (KIB).

DOOMSCENARIO

Renate komt na detentie weer aan bij het huis van Pieter. Pieter wil haar niet meer in huis opnemen. Haar ouders hebben de deur al twee jaar geleden gesloten. Er is geen huis voor haar. Ze komt in de crisisopvang maar loopt daar na twee dagen weg. Ze heeft niemand meer om te bellen. Ze gaat zwerven. Drugsgebruik neemt toe. Grensoverschrijdend gedrag neemt snel toe. Renate gaat de prostitutie in om in haar inkomen te voorzien. Wanen nemen toe. Ze steekt een man neer omdat hij haar zou willen invriezen en bijt een politieman in zijn vinger bij haar arrestatie. Kans op herhaling van gewelddadig gedrag wordt zeer groot geacht. Renate krijgt TBS met dwangverpleging.

RENATE & ADELHEID

TIMELINE
LEVENSLOOPBEGELEIDING

APRIL 2019

In eerste instantie heeft Renate haar vriend Pieter als levensloopbegeleider gekozen. Later komt Pieter daarop terug, waarop ze Anne benoemt als haar levensloopbegeleider

JULI 2019

Werken aan 5 veranderdoelen:
Ondersteuning praktische zaken
Werkstructuur opbouwen
Hart luchten bij mensen
Zelfzorg en beweging
Verbreden kennis over autisme

WINTER 2019

Anne stopt de levensloopbegeleiding en draagt Renate over aan Adelheid, een levensloopbegeleider uit haar VAB-netwerk

JANUARI 2020

Renate belandt in detentie na een geweldsdelict, maar Adelheid blijft in contact met haar en haar behandelaars

MAART 2020

Nieuw veranderdoel toegevoegd: Naasten leren vertrouwen

MAART 2020

Renate ervaart meer structuur door de coördinatie van Adelheid in haar zorgsysteem, waardoor behandelaars meer met elkaar samenwerken en communiceren

Effecten

- Lichte verbetering levensgeluk
- Meer samenhang in zorgsysteem
- Effectiever zorgsysteem

Maatschappelijke winsten

- Voorkomen van dubbel werk zorgsysteem
- Preventie (verdere) escalatie grensoverschrijdend gedrag
- Voorkomen schulden-problematiek

BAS & GEA

Bas, Marloes en Gea benoemen het alle drie, de tuin opruimen was een belangrijk succes van de levensloopbegeleiding en heeft de relatie tussen de 63-jarige Bas en zijn vrouw Marloes uit een impasse gehaald.

Levensloopbegeleider Gea stapte de pilot in met haar deelnemer Bas en werd meteen in het diepe gegooid. Het huwelijk van Bas en Marloes stond op knappen. Gea ging met zowel Bas als Marloes het gesprek aan. Uit die gesprekken kwamen gevoelens van frustratie aan het licht bij Marloes en gevoelens van onvermogen bij Bas. Bas wilde wel maar het lukte niet en Marloes wilde er niet meer verantwoordelijk voor zijn. Een van de hete hangijzers was de verzamelwoede van Bas. Als oud-meubelmaker met veel plannen die niet tot wasdom kwamen, had hij de afgelopen twintig jaar zoveel hout en materialen verzameld in de achtertuin - om ooit te bewerken tot meubel - dat de keukendeur al jaren niet meer open kon. Marloes voelde zich letterlijk opgesloten.
Toen Marloes met hun zoon naar de Verenigde Staten op vakantie ging was dat het moment om samen door de spullen in de tuin en schuur heen te gaan. Gea en Bas hadden al weken gesproken over hoe de tuin zo vol was geraakt. Wat voor belang Bas aan het hout hechtte. Maar ook wat Marloes voor hem betekende en wat voor effect zijn verzamelwoede had op zijn huwelijk. Wat had Bas nodig om in actie te komen? Hoe zouden ze het aanpakken? Tijdens de afwezigheid van Marloes hebben Gea en Bas samen de hele tuin en schuur leeggeruimd. Bij terugkomst kon Marloes haar ogen niet geloven: “Ik stond zo’n beetje te janken toen ik het zag. Niet alleen van het opruimen, maar ook als ik denk hoe Gea dat voor elkaar gekregen heeft. Ze heeft het samen gedaan met Bas.”
Een jaar na de start van de pilot Levensloopbegeleiding gaat het een stuk beter met hen. Tussen Bas en Marloes is meer wederzijds begrip ontstaan dankzij de interventie van de levensloopbegeleider. De dreiging van een scheiding is afgewend. Beiden geven aan zich gehoord en serieus genomen te voelen door Gea. De levensloopbegeleider kan grote stappen maken door precies aan te pakken waar Bas behoefte aan heeft, zo ook het opruimen van de tuin. En dat levert volgens Gea veel op: “Bas was erg depressief toen ik hem aantrof. Geen structuur in de week, weinig tot geen sociale contacten, deed niets aan beweging, het huis groeide dicht door wat hij met name bewaarde, een hele slechte relatie. En daar is door mijn komst beweging in gekomen.”

BAS & GEA

TIMELINE LEVENSLOOPBEGELEIDING

APRIL 2019
Gea treedt aan als levensloopbegeleider van Bas

JULI 2019
Stellen 4 veranderdoelen op:
Levensgeluk voelen
Betere relatie met partner
Dagelijks functioneren
Betere relatie met omgeving

WINTER 2020
Interventie: Samen met levensloopbegeleider de tuin en schuur opgeruimd

FEBRUARI 2020
3 veranderdoelen afgerond:
Levensgeluk voelen
Dagelijks functioneren
Betere relatie met omgeving

FEBRUARI 2020
Nieuw veranderdoel toegevoegd:
Activiteiten plannen

MAART 2020
Bas heeft veel betere relatie met partner Marloes door interventie levensloopbegeleider

Effecten

- Betere relatie met partner
- Verbeterd lichamelijk welzijn
- Verbeterd levensgeluk
- Minder afspraken met verpleger & thuisbegeleider
- Partner hoeft niet minder te werken

Maatschappelijke winsten

- Voorkomen van echtscheiding
- Minder zorgkosten psychoscoiale verpleging en gespecialiseerde thuis-begeleiding
- Voorkomen arbeidsverzuim en/of -uitval van naaste

DOOMSCENARIO

Zonder Gea was de relatie tussen Bas en Marloes op de klippen gelopen en was Marloes op zichzelf gaan wonen. Bas was alleen achtergebleven tussen zijn rommel. De verzamelwoede van Bas was verhevigd, zijn sociale contacten verder verminderd. Langzaam was Bas helemaal gestopt met opruimen. Zijn huis en tuin werden één grote afvalberg. De buren begonnen te klagen en de GGD moest langskomen om de boel leeg te halen. Maar een halfjaar later was het weer even erg. Zijn gezondheid liet te wensen over. Vrienden had hij niet meer alleen zijn zoon kwam soms nog langs.

HENK & ADELHEID

Adelheid loodste de 50-jarige Henk door de periode waarin zijn vrouw overleed en drie van zijn kinderen uit huis geplaatst werden. Na twee jaar begeleiding danst Henk weer de tango met het leven.

Henk (50 jaar) en zijn vier kinderen hebben allemaal een (voorlopige) diagnose autisme. Zijn vrouw was de spil van het gezin, die de nodige structuur en stabiliteit bood. Zij kreeg hulp van Adelheid. Een van hun zoons had meer hulp nodig en werd uit huis geplaatst. Na het plotselinge overlijden van zijn vrouw moest Henk alles alleen doen. Gelukkig bleef Adelheid aan zijn zijde en wist hij het hoofd boven water te houden. Dat bleek helaas niet genoeg om alle kinderen thuis te houden. Henk: “Je zakt gewoon door een ondergrens heen en de situatie werd te onveilig, dus de jongste twee kinderen moesten ook uit huis geplaatst worden.”
Ook na deze verdrietige en hectische periode bleef Adelheid aan als begeleider en later levensloopbegeleider van Henk. Aangezien ze Henk en zijn thuissituatie al kende door de begeleiding van wijlen zijn vrouw, kon ze direct instappen ter ondersteuning van de obstakels waar Henk mee worstelde.
Henk heeft alle soorten hulpverleners en begeleiders zien langskomen, maar Adelheid was anders: “Ze geeft me vanaf het begin al het gevoel dat ze naast me staat – niet boven me. Ze overlegt met mij, bespreekt met mij, doet voorstellen voor mogelijke acties. Dat is een wezenlijk ander vertrekpunt dan bijna alle andere hulpverleners voor Adelheid.”
Dat is voor hem niet het enige dat levensloopbegeleiding onderscheidt. Hij merkt dat hij minder tijd kwijt is met bureaucratische rompslomp om de ondersteuning te krijgen die hij en zijn gezin nodig hebben. Daarnaast vindt hij het heel prettig dat er één gezicht is voor vragen op verschillende gebieden. Hij raakt daardoor minder snel overprikkeld en kan met zijn levensloopbegeleider werken aan verschillende inhoudelijke vraagstukken, zoals het vinden van een geschikte woongroep voor zijn zoon.
Volgens levensloopbegeleider Adelheid is dat uiteindelijk het belangrijkste doel waar ze aan werken: het voorkomen van overprikkeling. Dat gaat nu goed door de stabiliteit die

Adelheid biedt. Henk wijdt zich nu weer twee keer per week aan de beoefening van de Argentijnse tango.

DOOMSCENARIO

Zonder Adelheid kwam Henk steeds meer alleen te staan. Hulpverleners kregen geen grip op het gezin, alle kinderen werden uit huis geplaatst. Henk raakte steeds vaker overprikkeld. Zijn verantwoordelijkheden bij de bank waar hij werkte werden hem te veel. Hij kwam ziek thuis te zitten. In huis bleef hij achter de computer zitten en kwam de deur niet meer uit. Terugkeer naar werk is een aantal keer geprobeerd maar liep steeds weer stuk. Het evenwicht was gewoon zoek. Na twee jaar werd Henk bij de bank ontslagen en kwam hij in de WIA waar zijn arbeidsvermogen op 25% werd gesteld.

HENK & ADELHEID

TIMELINE
LEVENSLOOPBEGELEIDING

APRIL 2019

Adelheid wordt officieel de levensloopbegeleider van Henk

JULI 2019

10 veranderdoelen geformuleerd, waaronder:
Ontspanning vinden
Goede vader zijn
Sociaal netwerk uitbreiden
Ondersteuning bij gesprekken met instanties en personen

WINTER 2019

Aan nieuwe veranderdoelen gewerkt, zoals:
Betrouwbaar klankbord vinden
Doelen stellen en uitvoeren

JANUARI 2020

2 nieuwe veranderdoelen:
Communicatie via social media duiden
Hulp inschakelen op sociaal, financieel en praktisch vlak

MAART 2020

Nieuwe veranderdoelen toegevoegd:
Kennis autisme verbreden
Werken aan emotie-regulatie

MAART 2020

Henk ervaart minder stress door deze vorm van begeleiding. Daardoor behoudt hij zijn full time baan én kan hij (inhoudelijk) werken aan veranderdoelen

Effecten

- Verbeterde zelfredzaamheid
- Verbeterd levensgeluk
- Meer inzicht in eigen emoties en behoeften
- Minder medicatiegebruik
- Voorkomen van arbeidsverzuim- en/of -uitval

Maatschappelijke winsten

- Voorkomen van extra zorgkosten
- Minder medicatiekosten
- Preventie arbeidsverzuim en/of -uitval

KOSTEN - BATEN

Om een (grove) inschatting te kunnen maken van de mogelijke baten die door de inzet van levensloopbegeleiding zijn gegenereerd, hebben we de *doomscenario's* tegenover de daadwerkelijke ontwikkelingen geplaatst. Aan de hand van bestaande literatuur en online bronnen hebben we vervolgens geprobeerd om deze 'fictieve' effecten van de inzet van levensloopbegeleiding in harde euro's te kwantificeren (zie Tabel 1).
Maar het schatten van besparingen blijft koffiedikkijken. Andere omgevingsfactoren dan de levensloopbegeleiding zullen ook invloed hebben op het uitblijven van het doomscenario zonder dat deze expliciet in beeld zijn gekomen.
Daarom hebben we ervoor gekozen drie varianten van toerekening op te nemen. In de eerste wordt een optimistische toerekening gehanteerd wat ook blijkt uit de hoge percentages van kans en invloed. In de varianten daarna nemen deze percentages af en wordt de besparing navenant kleiner.
Voor het vaststellen van de toeschrijvingsvarianten hebben we de directbetrokkenen uit de casus (levensloopbegeleiders en naasten) gevraagd om een uitspraak te doen over de waarschijnlijkheid van deze doomscenario's (kolom 'Kans impact) en tevens in welke mate het uitblijven van de doomscenario's is toe te schrijven aan interventie door de levensloopbegeleider (kolom 'Invloed begeleider').

Een overzicht van de uiteindelijke besparingen is te vinden in Tabel 2. Daaruit blijkt dat de gemiddelde besparing per deelnemer door inzet van de levensloopbegeleider bij de optimistische toerekening uitkomst op iets meer dan € 76.000 per jaar, bij de meer behoudende toerekening op ruim € 51.000 per jaar, en de conservatieve toerekening op krap € 29.000,- gemiddeld per deelnemer per jaar. Voor elke geïnvesteerde euro levert dat een besparing van respectievelijk € 12, € 8, of € 4. In de conservatieve toerekening zou dit betekenen dat het aanbieden van levensloopbegeleiding aan 1000 mensen met autisme een besparing zou kunnen opleveren van 29 miljoen euro.

Tabel 1. Overzicht potentiele besparingen inzet levensloopbegeleiding bij 5 deelnemers aan de pilot

	Optimistische toerekening			Meer behoudende toerekening			Conservatieve toerekening			Feitelijke kosten	Bronnen
	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing		
DAVID											
Behandeling depressie	100%	100%	€ 5.700	75%	80%	€ 3.420	50%	60%	€ 1.710	€ 5.700	www.cz.nl
Beroep op bijstand	100%	100%	€ 16.900	85%	80%	€ 11.492	70%	60%	€ 7.098	€ 16.900	www.gemeente.nu
Niet afgeloste studieschuld (60.000 euro / 15 jaar)	100%	100%	€ 4.000	85%	80%	€ 2.720	70%	60%	€ 1.680	€ 4.000	
Gedorven inkomsten directe belastingen en premies volksverzekeringen / inkomstenbelasting	100%	100%	€ 14.000	85%	80%	€ 9.520	70%	60%	€ 5.880	€ 14.000	www.rijksbegroting.nl
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	-€ 6.500	
Totaal			**€ 34.100**			**€ 20.652**			**€ 9.868**	**€ 34.100**	
NINA											
Burn-out moeder (294 dagen (gemiddelde burn-out) x 250 euro)	100%	100%	€ 73.500	90%	80%	€ 52.920	75%	60%	€ 33.075	€ 73.500	www.arboned.nl
Opname opvang 3LVG (365 dagen x 227 euro)	100%	100%	€ 82.855	90%	80%	€ 59.656	75%	60%	€ 37.285	€ 82.855	www.nza.nl
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	-€ 6.500	
Totaal			**€ 149.855**			**€ 106.076**			**€ 63.860**	**€ 149.855**	
RENATE											
Verslaafde dakloze 1/2 jaar	100%	100%	€ 29.000	75%	75%	€ 16.313	50%	50%	€ 7.250	€ 29.000	Bouman GGZ, 2009
TBS met dwangverpleging 1/2 jaar (€ 465 x 182)	100%	100%	€ 84.630	75%	75%	€ 47.604	50%	50%	€ 21.158	€ 84.630	www.tbsnederland.nl
Klinische intensieve behandeling 1/2 jaar (€ 284,49 x 182)	100%	100%	-€ 51.777	75%	75%	-€ 29.125	50%	50%	-€ 12.944	-€ 51.777	www.nza.nl
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	-€ 6.500	
Totaal			**€ 55.353**			**€ 28.292**			**€ 8.963**	**€ 55.353**	

	Optimistische toerekening			Meer behoudende toerekening			Conservatieve toerekening			Feitelijke kosten	Bronnen
	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing	Kans imp	Invloed begeleider	Besparing		
BAS											
Scheiden	100%	100%	€ 16.900	80%	90%	€ 12.168	60%	75%	€ 7.605	€ 16.900	www.gemeente.nu
Begeleiding zwaar (10 uur per week)	100%	100%	€ 31.200	80%	90%	€ 22.464	60%	75%	€ 14.040	€ 31.200	www.officielebekendmakingen.nl
Leeg halen huis	100%	100%	€ 3.000	80%	90%	€ 2.160	60%	75%	€ 1.350	€ 3.000	www.frissekaters.nl
Begeleid wonen (52 per dag x 1/2 jaar)	90%	100%	€ 8.550	70%	90%	€ 5.985	50%	75%	€ 3.563	€ 9.500	www.vng.nl
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	-€ 6.500	
Totaal			**€ 53.150**			**€ 36.277**			**€ 20.058**	**€ 54.100**	

HENK											
WW-uitkering (75% laatst verdiende loon)	100%	100%	€ 31.500	100%	75%	€ 23.625	100%	50%	€ 15.750	€ 31.500	
Gedorven inkomstenbelasting (38,2% x 25% x laatstverdiende loon)	100%	100%	€ 4.000	100%	75%	€ 3.000	100%	50%	€ 2.000	€ 4.000	
Uithuisplaatsing kind	100%	100%	€ 60.000	100%	75%	€ 45.000	100%	50%	€ 30.000	€ 60.000	https://jeugdzorgklachten.wordpress.com/
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	100%	100%	-€ 6.500	-€ 6.500	
Totaal			**€ 89.000**			**€ 65.125**			**€ 41.250**	**€ 89.000**	

Tabel 2. Overzicht mogelijke besparingen inzet levensloopbegeleiding per casus

	Optimistische toerekening	**Meer behoudende toerekening**	**Conservatieve toerekening**
David	€ 34.100	€ 20.652	€ 9.868
Nina	€ 149.855	€ 106.076	€ 63.860
Renate	€ 55.353	€ 28.292	€ 8.963
Bas	€ 53.150	€ 36.277	€ 20.058
Henk	€ 89.000	€ 65.125	€ 41.250
Gemiddeld per deelnemer	**€ 76.292**	**€ 51.284**	**€ 28.800**
Iedere geïnvesteerde euro brengt … op	**€ 12**	**€ 8**	**€ 4**

Herijking MBC 2024

In het verloop van de pilot Levensloopbegeleiding bleken de kosten van levensloopbegeleiding hoger te liggen dan in de MBC was ingeschat.
Er was uitgegaan van € 6.500 per deelnemer per jaar, de werkelijke kosten bedroegen in de pilot gemiddeld € 17.500 per jaar.
In onderstaande tabellen zijn de werkelijke gemiddelde kosten van levensloopbegeleiding uit de pilot gehanteerd om de mogelijke besparingen in beeld te brengen.
Tevens zijn bij de besparingen de actuele kosten 2024 gehanteerd en zijn de toerekeningspercentages geüniformeerd.
N.B. De werkelijke kosten (en opbrengsten) van de inzet van Levensloopbegeleiding VAB zijn steeds afhankelijk van de in te schatten inzet (en voorkomen problemen) per deelnemer.
De kosten van levensloopbegeleiding zijn in deze herijking gebaseerd op gemiddelden uit de pilot met 100 deelnemers.

Tabel 1 Overzicht potentiële besparingen inzet levensloopbegeleiding bij 5 deelnemers aan de pilot

	Optimistische toerekening			Meer behoudende toerekening			Conservatieve toerekening			Bronnen
	kans imp	invloed begeleider	besparing	kans imp	invloed begeleider	besparing	kans imp	invloed begeleider	besparing	
David										
Medische kosten depressie	100%	100%	€ 2.900,00	85%	85%	€ 2.095,25	70%	70%	€ 1.421,00	www.richtlijnendatabase.nl
Bijstandsuitkering per jaar	100%	100%	€ 16.640,00	85%	85%	€ 12.022,40	70%	70%	€ 8.153,60	www.rijksoverheid.nl
Niet afgeloste studieschuld (€ 60.000 / 15 jaar)	100%	100%	€ 4.000,00	85%	85%	€ 2.890,00	70%	70%	€ 1.960,00	
Gedorven inkomsten directe belastingen en premies volksverzekeringen	100%	100%	€ 13.550,00	85%	85%	€ 9.789,88	70%	70%	€ 6.639,50	www.belastingdienst.nl
Inzet Levensloopbegeleider	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	
Totaal			**€ 19.590,00**			**€ 9.297,53**			**€ 674,10**	

Nina										
Burn-out moeder (gemiddeld 8 maanden x € 300 per dag)	100%	100%	€ 73.000,00	85%	85%	€ 52.742,50	70%	70%	€ 35.770,00	www.burnoutpoli.com
Opname opvang 3 LVG (365 dagen x € 255)	100%	100%	€ 93.075,00	85%	85%	€ 67.246,69	70%	70%	€ 45.606,75	www.nza.nl
Inzet levensloopbegeleider	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	
Totaal			**€ 148.575,00**			**€ 102.489,19**			**€ 63.876,75**	

	Optimistische toerekening			Meer behoudende toerekening			Conservatieve toerekening			Bronnen
	kans imp	invloed begeleider	besparing	kans imp	invloed begeleider	besparing	kans imp	invloed begeleider	besparing	
Renate										
Verslaafde dakloze 1/2 jaar	100%	100%	€ 29.000,00	85%	85%	€ 20.952,50	70%	70%	€ 14.210,00	Bouman GGZ 2009
TBS met dwangverpleging 1/2 jaar (€ 465 x 182)	100%	100%	€ 84.630,00	85%	85%	€ 61.145,18	70%	70%	€ 41.468,70	www.tbsnederland.nl
Klinische intensieve behandeling (€284,49 x 182)	100%	100%	€ -51.777,18	85%	85%	€ -37.409,01	70%	70%	€ -25.370,82	www.nza.nl
Inzet levensloopbegeleider	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	
Totaal			**€ 44.352,82**			**€ 27.188,66**			**€ 12.807,88**	
Bas										
Scheiden	100%	100%	€ 16.900,00	85%	85%	€ 12.210,25	70%	70%	€ 8.281,00	www.gemeente.nu
Begeleiding zwaar (10 uur per week x 1/2 jaar)	100%	100%	€ 15.600,00	85%	85%	€ 11.271,00	70%	70%	€ 7.644,00	www.officielebekendmakingen.nl
Leeg halen huis	100%	100%	€ 3.000,00	85%	85%	€ 2.167,50	70%	70%	€ 1.470,00	www.frissekaters.nl
Begeleid wonen (€ 52 per dag x 1/2 jaar)	100%	100%	€ 9.490,00	85%	85%	€ 6.856,53	70%	70%	€ 4.650,10	www.vng.nl
Inzet levensloopbegeleider	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	
Totaal			**€ 27.490,00**			**€ 15.005,28**			**€ 4.545,10**	
Henk										
WW-uitkering (70% laatstverdiende loon)	100%	100%	€ 28.000,00	85%	85%	€ 20.230,00	70%	70%	€ 13.720,00	
Gedorven inkomstenbelasting	100%	100%	€ 13.550,00	85%	85%	€ 9.789,88	70%	70%	€ 6.639,50	
Directe kosten uithuisplaatsing kind	100%	100%	€ 26.000,00	85%	85%	€ 18.785,00	70%	70%	€ 12.740,00	www.tweedekamer.nl
Inzet levensloopbegeleider	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	100%	100%	€ -17.500,00	
Totaal			**€ 50.050,00**			**€ 31.304,88**			**€ 15.599,50**	

Tabel 2. Overzicht mogelijke besparingen inzet levensloopbegeleiding per casus

	Optimistische toerekening	Meer behoudende toerekening	Conservatieve toerekening
David	€ 19.590	€ 9.298	€ 674
Nina	€ 148.575	€ 102.489	€ 63.877
Renate	€ 44.353	€ 27.189	€ 12.808
Bas	€ 27.490	€ 15.005	€ 4.545
Henk	€ 50.050	€ 31.305	€ 15.600
Gemiddeld per deelnemer	**€ 58.012**	**€ 37.057**	**€ 19.501**
Iedere geïnvesteerde euro brengt op:	**€ 3,31**	**€ 2,12**	**€ 1,11**

Van: Info | APCG <info@apcg.nl>
Verzonden: woensdag 27 november 2024 13:16
Aan: Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>; Fractievolgers Arnhem <fractievolgers@arnhem.nl>; griffie <griffie@arnhem.nl>
CC: Marjolein van den Broek | APCG <marjolein.vandenbroek@apcg.nl>; Info | APCG <info@apcg.nl>; Petra Wielaard <Petra.Wielaard@arnhem.nl>
Onderwerp: Schriftelijke reactie Apcg op bespreking pilot levensloop begeleiding bij autisme

U ontvangt niet vaak e-mail van info@apcg.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste raadsleden en fractievolgers,
Met interesse hebben wij de gesprekken rond levensloop begeleiding bij autisme gevolgd.
Zoals heel duidelijk wordt geschetst is autisme een levenslang, levensbrede beperking. Wij pleiten al langer voor langdurig beschikken voor mensen met een levenslang, levensbrede beperking. Daarover is in voorjaar 2023 ook een motie over ingediend vanuit de gemeenteraad, met een opvolging die juist voor mensen met een levenslang, levensbrede beperking nauwelijks resultaat oplevert.

Het onderzoek naar de levensloop begeleiding laat heel helder zien dat dit positieve effecten heeft. Mensen ervaren meer kwaliteit van leven, kunnen beter mee doen (vrije tijd en werk) en doordat ze niet gedwongen worden om begeleidingsuren per week af te nemen blijken er zelfs minder ondersteuningsuren nodig.
Waar wij zien dat ondersteuning vaak heel wantrouwend wordt toegewezen en mensen echt moeten strijden voor passende ondersteuning, laat dit zien dat mensen de ondersteuning alleen inzetten als ze die nodig hebben.
Dat laat zien wat wij steeds aangeven, mensen maken gebruik van de ondersteuning die ze nodig hebben en proberen niet het onderste uit de kan te halen.

Afgelopen week stond er een zeer sprekend artikel in de Gelderlander, wat laat zien hoe hard het werken is om de ondersteuning te krijgen die je nodig hebt, wanneer je een levenslang, levensbrede beperking hebt.

De pilot met levensloop begeleiding bij autisme laat zien hoe het anders kan. Redeneren vanuit wat iemand nodig heeft om diens eigen leven te kunnen leiden. Dat centraal stellen blijkt dus ook op verschillende vlakken effectief.
Laat dat een reden zijn om te zorgen dat levensloop begeleiding bij autisme in Arnhem ook na 2026 mogelijk blijft en kan worden uitgebreid.
En laten we ook leren van de successen van deze pilot voor mensen met een andere levenslange, levensbrede beperking. Want de stress en de tijdsinvestering die het nu vraagt van mensen om de ondersteuning te organiseren die nodig is om je leven te kunnen leiden is niet alleen in strijd met het VN verdrag Handicap, maar ook een verspilling van capaciteit en energie.

Vriendelijke groet,

Marjolein van den Broek
Voorzitter Apcg


apcg
Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten
Wij bestaan 40 jaar !!

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘levensloopbegeleiding voor mensen met autisme’

Fasering

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

Besprekingen

- 20 november 2024: informatieve bespreking
- 27 november 2024: debat raad - college

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Malda (ChristenUnie), Razza (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA), Lu (PvdD), De Vries (Volt), Dayioglu (GroenLinks), Van den Broek (Groep Van den Broek), Van Munster (PvdA), Van den Berg (D66), Feitsma (VVD).

De fractie van SP, DENK, CDA, PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: Van der Wel (wethouder), Sonneveld (bestuursadviseur)

Bespreking

Er is in twee termijn gesproken of en hoe levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in de gemeente georganiseerd zou kunnen worden. Het college wil het komend half jaar gebruiken om, samen met de stichting Vanuit Autisme bekeken, dit te onderzoeken, voor te bereiden en uit te werken. Daarbij gaat het om zaken als financiering, voorliggende voorzieningen/netwerk, capaciteit, zorgverzekeraars en inclusie. De wethouder zal de gemaakte keuzes voorzien van motivatie. Voor de perspectiefnota zal een tussenrapportage worden uitgebracht.

Toezegging

Levensloopbegeleiding LTA
De wethouder zegt toe dat de uitkomst van het onderzoek naar van levensloopbegeleiding voor mensen met autisme in de vorm van een raadsvoorstel naar de raad toekomt en daarmee toegevoegd kan worden aan de langetermijnagenda.

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de bespreking van het agenderingsverzoek is afgerond.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

W. Spruijt

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Invoering Verhuurvergunningen’

Fasering

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

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om:

1. De Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025 vast te stellen;
2. De begrotingswijziging vast te stellen;
3. De Legesverordening 2025 te wijzigen.

Procedure:

Datum vergadering
27-11-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Afronding meningsvormende bespreking.

Meningsvormende fase:
Vervolg: start en afronding tweede termijn

Aandachtspunten

Meningsvormende bespreking
Het betreft een vervolg van de meningsvormende bespreking. Tijdens de vorige bespreking is de eerste termijn van de raad en het college afgerond. Daarom is dit de voorgestelde orde:

- Start tweede termijn raadskamer;
- Vervolgens tweede termijn college;
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Paul Smeulders

Ambtenaar
Karin van Duuren
karin.van.duuren@arnhem.nl
+31263773515

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

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Introductie van een vergunningsplicht voor verhuur is aangekondigd in de door de raad aangenomen Woonvisie (p. 51)

Aandachtspunten

- Door het vaststellen van de verhuurverordening wordt een vergunningsplicht ingesteld voor particuliere verhuurders. Het gaat om een vergunningsplicht voor verblijfsruimten voor arbeidsmigranten en een algemene verhuurvergunning voor 13 wijken. Het omvat volgens het college zo'n 15.000 huurders (80%).
- Om een vergunning te krijgen moeten verhuurders voldoen aan de volgende voorwaarden:
    - Beschikking hebben over alle benodigde vergunningen om te mogen verhuren;
    - Geen overtredingen op het gebied van huur- en woonrecht;
    - Een 'schone' toets op basis van de wet Bibob;
    - Voldoen aan de eisen van goed verhuurderschap, waaronder het hebben en uitvoeren van een onderhoudsplan. Ook wordt het antidiscriminatiebeleid en het huurcontract met passende WWS-puntentelling aangeleverd.
    - Aan verhuurders aan arbeidsmigranten zijn de voorwaarden gesteld dat hygiënevoorzieningen voldoen aan de SNF-normen en dat de ruimtes voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit Leefomgeving ter voorkoming van overbewoning (één arbeidsmigrant per slaapvertrek).
- Vergunning is persoonsgebonden: verhuurder vraagt één vergunning aan voor alle woningen. Vergunning blijft doorlopend geldig.
- In totaal wordt tot en met 2030 verwacht dat er 4.700 unieke verhuurdersvergunningen worden verstrekt. In de eerste twee jaar (2025 en 2026) leidt dit tot een piekmoment van aanvragen (2.250 per jaar). Vanaf 2027 verwacht het college nog 50 aanvragen per jaar te behandelen. De hiermee gepaard gaande lasten kunnen middels de leges kostendekkend worden verhaald (in totaal € 1,6 mln.).

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: 4365324

Onderwerp: Invoering Verhuurvergunningen

Kernboodschap

In Arnhem willen we huurders beschermen en goed verhuurderschap bevorderen. Om dit te doen zijn al verschillende maatregelen doorgevoerd. Landelijk en door de gemeente Arnhem zelf. Sinds de komst van de Wet goed verhuurderschap op 1 juli 2023 is het ook mogelijk om een vergunningplicht voor particuliere verhuurders in te voeren. Arnhem wil dit doen zodat alleen verhuurders die hun zaken goed op orde hebben en de rechten van de huurders respecteren, kunnen verhuren. Door de verhuurvergunning in te voeren, krijgt de gemeente meer grip op ongewenste manieren van verhuren.

Voorstel

1. De Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025 inclusief toelichting en bijlagen vast te stellen conform bijgevoegd voorstel.
2. De begrotingswijziging (24-011) vast te stellen conform bijgevoegd voorstel.
3. De wijziging van de Legesverordening 2025 vast te stellen conform bijgevoegd voorstel.

Inleiding

Arnhem streeft naar een gezonde en rechtvaardige huurmarkt waar goede verhuurders welkom zijn en waar geen plaats is voor slecht verhuurderschap. In het particuliere huursegment zijn op dit moment helaas nog te veel misstanden. Deze raken vaak de kwetsbare doelgroepen van onze samenleving, zoals arbeidsmigranten, mensen met zorgbehoefte en jongeren. Regelmatig worden woningen minimaal onderhouden met verloederde wijken tot gevolg. De rechten van huurders worden dan niet gerespecteerd.

Een belangrijk voornemen uit de Woonvisie is om in Arnhem verhuurvergunningen te introduceren. De vergunningsplicht komt naast een aantal maatregelen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd, waaronder het verbod op splitsing en verkamering, de opkoopbescherming en de leegstandverordening. Hiermee heeft Arnhem een ambitieus en compleet pakket aan maatregelen dat significant bijdraagt aan de bescherming van huurders en het verbeteren van de leefbaarheid in onze stad. Er zijn in Nederland nog weinig gemeenten die zich op deze schaal inzetten voor huurders. In Arnhem lopen we dan ook voorop.

Het instrument ‘verhuurvergunning’ is een onderdeel van de Wet goed verhuurderschap die per 1 juli 2023 inwerking is getreden. Op basis van deze wet zijn verhuurders verplicht zich te houden aan de

negen algemene regels van goed verhuurderschap. Gemeenten moeten hierop toezien. Daarnaast zijn gemeenten verplicht een meldpunt voor huurders te hebben, waar huurders onregelmatigheden kunnen melden. Dit meldpunt is in Arnhem belegd bij de Huurdersbalie.

De Wet goed verhuurderschap is een reactie op problemen die zich voordoen op de huurmarkt zoals discriminatie, intimidatie en bedreiging, excessief hoge huren, hoge servicekosten en onrechtmatige huurovereenkomsten. Met deze wet krijgen gemeenten een middel in handen om op te treden bij misstanden op de lokale huurmarkt. Het doel van de wet is het voorkomen en tegengaan van ongewenste verhuurpraktijken. Hierbij staat het gedrag van de verhuurder centraal.

Het invoeren van een verhuurvergunning is optioneel. De meerwaarde van de vergunning is gelegen in het aan de voorkant beoordelen of verhuurders daadwerkelijk goede verhuurders zijn, in plaats van achteraf, als er al sprake is van ongewenste situaties. Hiermee worden enerzijds malafide verhuurders geweerd en wordt anderzijds goed verhuurderschap gestimuleerd. Een belangrijk doel dat Arnhem nastreeft en zeer wenselijk is, ook gezien de relatief grote omvang van de particuliere verhuurmarkt in de stad.

De verhuurvergunning in Arnhem bestaat uit een vergunningplicht voor verblijfsruimten voor arbeidsmigranten én een algemene verhuurvergunning voor 13 wijken. Voor de algemene verhuurvergunning vereist de wet een sterke onderbouwing waarbij wordt aangetoond dat de leefbaarheid in het desbetreffende gebied onder druk staat en dat het invoeren van de vergunningplicht geschikt en noodzakelijk is om de leefbaarheid te bevorderen. De onderbouwing kan zich hierbij aanvullend richten op het voorkomen dat de leefbaarheid in bepaalde wijken verder afglijdt. Voor de verhuurvergunning arbeidsmigranten hoeft de leefbaarheid niet onderbouwd te worden, omdat deze vergunning de bescherming van arbeidsmigranten tot voornaamste doel heeft, gezien de erbarmelijke omstandigheden waarin deze dikwijls zijn gehuisvest. De vergunning wordt gefaseerd in Arnhem ingevoerd, te starten met de vergunning verblijfsruimten arbeidsmigranten.

Voor verhuurders die alles goed op orde hebben en zich aan de wet houden, is het eenvoudig om de verhuurvergunning te krijgen. Om een vergunning te krijgen:

- heeft de verhuurder alle benodigde vergunningen om te mogen verhuren (bijvoorbeeld ruimtelijke vergunningen);
- heeft de verhuurder geen overtredingen op het gebied van huur- en woonrecht;
- heeft de verhuurder een ‘schone’ toets op basis van de Wet Bibob.

Daarnaast is de voorwaarde opgenomen dat verhuurders voldoen aan de eisen van goed verhuurderschap. Hiervoor wordt het verplichte antidiscriminatiebeleid en het huurcontract met passende WWS-puntentelling aangeleverd. Voor de algemene verhuurvergunning is ook het hebben en uitvoeren van een onderhoudsplan een voorwaarde.

Aan verhuurders aan arbeidsmigranten zijn de voorwaarden gesteld dat hygiënevoorzieningen voldoen aan de SNF-normen en dat de ruimtes voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit Leefomgeving ter voorkoming van overbewoning (één arbeidsmigrant per slaapvertrek).

Omdat de vergunning persoonsgebonden is, vraagt een verhuurder één vergunning aan voor alle woningen. Hiermee worden ook huurders beschermd in andere wijken waar de verhuurder woningen heeft. De werking van de vergunning kan hiermee verder gaan dan alleen de wijken met een vergunningplicht. Een vergunning blijft doorlopend geldig, tenzij de voorwaarden worden geschonden en hierop gehandhaafd wordt. Verhuurders doen in principe dus één keer een aanvraag voor alle woningen. Hiermee beschermt Arnhem zo'n 15.000 huurders (80%).

Om de verhuurvergunning in te voeren moet de verhuurverordening door de raad worden vastgesteld. Hierin is ook het boetebeleid opgenomen dat de gemeente zal hanteren bij overtredingen op basis van de verordening. Ter informatie is ook de beleidsregel van het handhavingsprotocol van de hele Wet goed verhuurderschap (waar de verhuurvergunning een onderdeel van uitmaakt) meegestuurd, zoals vastgesteld door het college. Deze beschrijft de stappen die in de handhaving van de vergunning successievelijk worden doorlopen bij overtredingen.

Beoogd effect

De invoering van de verhuurvergunning zal:
- verhuurders aanmoedigen zich als goed en eerlijk verhuurder te gedragen richting huurder;
- verhuurders weren die zich in het verleden aantoonbaar als slecht verhuurder hebben gedragen.

In samenhang met alle andere maatregelen zullen verhuurders die niet het beste voor hebben met hun huurders ontmoedigd worden om in Arnhem te verhuren en wordt Arnhem dé stad waar het eerlijk en veilig huren én prettig wonen is, omdat:
- huurders vaker eerlijke huren betalen en een betere kwaliteit woning krijgen;
- de leefbaarheid en veiligheid van wijken waar deze nu onder druk staat wordt vergroot;
- het aantal overlastpanden wordt teruggedrongen.

Argumenten

1.1 *Gezien het grote aantal particuliere verhuurders en de leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek is de invoering van een verhuurvergunning zeer gewenst.*

Arnhem heeft één van de hoogste percentages particuliere verhuur en kent daarnaast een aantal kwetsbare wijken. Dit maakt de invoering van de verhuurvergunning zowel vanuit kwalitatieve als kwantitatieve overwegingen een effectieve maatregel om verhuurders die het niet goed voor hebben met hun huurders en/ of de omgeving, te weren van de particuliere verhuurmarkt.

1.2 *De vergunningplicht geldt voor verhuurders aan arbeidsmigranten en in 13 wijken waar de leefbaarheid en veiligheid nu of in de toekomst onder druk staat. Dit borgt een toekomstbestendig beleid*

Voorgesteld wordt om de verhuurvergunning arbeidsmigranten en de algemene verhuurvergunning in 13 wijken in te voeren op basis van een uitgebreide en objectieve analyse van de leefbaarheid en veiligheid van deze wijken. Hierbij is gekeken waar wijken

structureel van het gemiddelde afwijken ten aanzien van leefbaarheidsindicatoren zoals leefbaarheid (algemeen), verloedering, onveiligheid op basis van de volgende bronnen:

- Staat van de Stad, leefbaarheid 2023 (Arnhem in cijfers);
- Arnhemse Leefbare Wijken Monitor (ALW) 2022;
- Arnhem-Oost aanpak;
- Informatie van toezichthouders en/of medewerkers van de afdeling Veiligheid, de politie, de arbeidsinspectie (NLA), de afdeling Burgerzaken, de omgevingsdienst regio Arnhem (ODRA) en de Teams leefomgeving.

We hebben beoordeeld welke wijken structureel en op meerdere criteria van het Arnhems gemiddelde afwijken en waar het beeld van een kwetsbare wijk ondersteund wordt door aanvullende informatie vanuit onder andere toezichthouders en veiligheid. Op basis hiervan wordt geadviseerd om de algemene verhuurvergunning in te voeren in de 8 Arnhem Oost wijken, het Centrum en het Spijkerkwartier.

Vervolgens is gekeken naar de wijken die minder van gemiddelden afwijken, maar waarbij op basis van het aantal en soort meldingen bij toezichthouders en veiligheid een duidelijk beeld ontstaat dat de wijk voor verder afglijden moet worden behoed. Op basis hiervan is het advies om de algemene verhuurvergunning in te voeren in de wijken Vredenburg/ Klarenburg, De Laar en Elderveld. De volledige analyse en toelichting is als bijlage bij de verordening opgenomen.

Met betrekking tot de verhuurvergunning verblijfsruimten arbeidsmigranten heeft Arnhem - net als andere steden - te maken met vaak ondermaatse huisvesting van arbeidsmigranten. Dit gaat dikwijls gepaard met verloedering van de buurt en verhuurders die het niet al te nauw nemen met wetgeving waarmee ook veiligheidsproblemen ontstaan. Met de invoering van de vergunning verblijfsruimten arbeidsmigranten wordt deze kwetsbare groep beter beschermd en kan veiligheidsproblematiek rondom deze panden beter worden aangepakt.

2.1/ 3.1 *De Gemeentewet schrijft een belastingverordening voor als instrument om belasting te innen*

Conform artikel 216 Gemeentewet dient een wijziging van de legesverordeningen door de gemeenteraad te worden vastgesteld, voordat kan worden overgegaan tot belastingheffing. De begroting dient te worden aangepast op de wijziging van de Legesverordening in verband met de kostendekkendheid.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Om een goede invoering van de Verhuurverordening te garanderen wordt deze gefaseerd ingevoerd.*

Gezien de grote aantallen en dat het een nieuwe vergunning en rechtsgebied betreft, is gekozen voor een gefaseerde invoering. Dit borgt een goede kwaliteit en geeft ruimte om ervaring op te doen en te gebruiken om verbeteringen door te voeren. Bovendien wordt zo

voorkomen dat van rechtswege (automatisch) vergunningen verstrekt moeten worden. Gekozen is voor een start met arbeidsmigranten vanwege de kwetsbaarheid van deze doelgroep. Daarna is het aan het college om de algemene verhuurvergunning in de wijken in te voeren.

1.2 *Gezien de krapte op de arbeidsmarkt kan het lastig zijn de extra benodigde bezetting te werven.*

De krapte op de arbeidsmarkt maakt het uitdagend om voldoende medewerkers te werven. Om dit risico te beperken, is de werving tijdig ingezet en wordt ook gesproken met partijen over flexibele inhuur. Daarbij zorgt de gefaseerde invoering voor de morgelijkheid om bij te sturen.

1.3 *Verhuurders tekenen bezwaar aan wat potentieel veel beslag op juridische capaciteit legt.*

De invoering van de verhuurvergunning kan leiden tot bezwaren in het algemeen. Het is echter niet mogelijk om tegen de vaststelling van de verordening (algemeen verbindend voorschrift) bezwaar te maken. Door vooraf goed te communiceren over de reden en het belang van de vergunning, wordt gestreefd naar begrip. Tegen concrete besluiten op aanvragen kunnen wel bezwaren worden ingediend. Bij de beoordeling van deze bezwaren kan de onderliggende verordening marginaal worden getoetst. Op de met deze bezwaren gepaard gaande werkdruk is geanticipeerd door tijdelijk extra juridische capaciteit in te huren.

1.4 *Hoeveel verhuurvergunningen arbeidsmigranten zullen worden aangevraagd, zal moeten blijken.*

Het aantal verhuurders dat een vergunning arbeidsmigranten zal gaan aanvragen is vooraf lastig in te schatten omdat de Basis Administratie Gebouwen dit niet als zodanig vastlegt. Het totaal aantal woningen voor particuliere verhuur is wel inzichtelijk. Op basis van diverse bronnen verwachten we ongeveer 300 aanvragen voor de vergunning verblijfsruimten arbeidsmigranten. Mocht het onverwacht meer zijn, dan zal de capaciteit bij vergunningen (tijdelijk) worden opgeschaald.

1.5 *De vergunningplicht arbeidsmigranten kan een waterbedeffect creëren naar omringende gemeenten.*

Arnhem heeft voor de verhuurvergunning arbeidsmigranten besloten omdat er sprake is van een omvangrijke populatie arbeidsmigranten die in Arnhem of omstreken werkt, bijvoorbeeld in de vleesverwerkingsindustrie. In gesprek met andere gemeenten is gebleken dat dit voor hen in mindere mate geldt, dan wel dat andere gemeenten al een APV hebben waarmee de verhuurvergunning arbeidsmigranten geen toegevoegde waarde biedt. Uitzondering hierop is de gemeente Lingewaard die ook van plan is om een Verhuurvergunning arbeidsmigranten in te voeren. Het risico op een waterbedeffect wordt als zeer beperkt ingeschat, gezien bestaande maatregelen in andere gemeenten en de krapte op de woningmarkt.

1.6 De vergunningplicht kan tot beperkt vertrek van verhuurders leiden.

Met de invoering van de vergunningplicht bestaat het risico dat verhuurders de Arnhemse particuliere verhuurmarkt verlaten. Voor zover dit malafide verhuurders zijn, wordt daarmee een probleem waarvoor de Wet goed verhuurderschap is geschreven opgelost. Voor de 'goede' verhuurders wordt dit risico verkleind door te zorgen dat het aanvragen van een verhuurvergunning een eenvoudige handeling is die eenmalig plaatsvindt.

Participatie

Bij de totstandkoming van de Woonvisie, waarin het voornemen van invoering van de verhuurvergunning is benoemd en door de raad is vastgesteld, zijn belanghebbenden in de volle breedte betrokken.
Bij de uitwerking van het beleid zijn ook gesprekken gevoerd met Vastgoed Belang Oost. Zij hebben hun zorgen geuit over het klimaat voor particuliere verhuurders in het algemeen en toenemende regeldruk. Mede op basis hiervan is gekozen voor een aanvraagproces waar verhuurders die de zaken goed op orde hebben snel doorheen lopen.

De wet vereist aanvullend afstemming met alle gemeenten in de woningmarktregio. Dat hebben we gedaan door ambtelijk veelvuldig met elkaar over de wet te spreken, en door aan de verschillende gemeenten expliciet de vraag voor te leggen of zij bezwaar hebben tegen Arnhemse invoering. Dit is niet het geval. Het onderwerp is ook bestuurlijk besproken tijdens een overleg van de Groene Metropoolregio (GMR).

Financiën

Met het vaststellen van de verhuurverordening wordt de mogelijkheid gecreëerd om leges te heffen in het kader van het verstrekken van verhuurdersvergunningen. De incidentele lasten voor de in- en uitvoering (o.a. projectmanagement en communicatie) kunnen worden gedekt vanuit incidentele middelen die ter beschikking zijn gesteld door het Rijk.

Een deel van de structurele lasten kan worden gedekt middels de leges (zie bijgevoegd besluit wijziging legesverordening). De overige structurele lasten, voor zover deze niet kunnen worden verhaald via de leges, kunnen worden gedekt vanuit reeds beschikbare middelen vanuit de begroting van Wonen. De structurele lasten bestaan uit:
- extra capaciteit voor Veiligheid (0,5 fte), Vergunning (1 fte) en Handhaving (2,5 fte); en
- extra capaciteit voor Juridische zaken (0,5 fte).

In de bijgevoegde begrotingswijziging (24-011) worden de financiële consequenties hiervan opgenomen in de begroting. In totaal wordt tot en met 2030 verwacht dat er 4.700 unieke verhuurdersvergunningen worden verstrekt. In de eerste twee jaar (2025 en 2026) leidt dit tot een piekmoment van aanvragen (2.250 per jaar).

Vanaf 2027 verwachten we nog 50 aanvragen per jaar te behandelen. De hiermee gepaard gaande lasten kunnen middels de leges kostendekkend worden verhaald (in totaal € 1,6 mln.).

Uitvoering

De inschatting is dat er ongeveer 4.000 - 4.500 verhuurvergunningen door bestaande verhuurders zullen worden aangevraagd in 2025 en 2026. Dit is als volgt opgebouwd (indicatief):

Wijk	eigenaren
Arnhemse Broek	314
Centrum	807
De Laar	251
Elderveld	129
Geitenkamp	48
Klarendal	460
Malburgen-Oost (Noord)	365
Malburgen-Oost (Zuid)	228
Malburgen-West	170
Presikhaaf-Oost	549
Presikhaaf-West	338
Spijkerkwartier	690
Vredenburg/Kronenburg	190
	4.539

Omdat de vergunning per verhuurder wordt verstrekt en een verhuurder in meerdere wijken een woning kan hebben, is er deels een dubbeltelling en is sprake van ongeveer 4.100 unieke eigenaren. Het is aannemelijk dat er minder verhuurders dan eigenaren zijn omdat een deel van de eigenaren de verhuur uitbesteedt aan vastgoedbeheerders, die hiermee formeel de verhuurder is. N.b.: Als een verhuurder in het vergunningsgebied ook woningen buiten het vergunningsgebied verhuurt, dan moeten deze woningen ook aan de voorwaarden van de vergunning voldoen. De vergunning heeft hiermee een bredere werking dan alleen voor de woningen in het vergunningsgebied.

Gezien de grote aantallen, het om een nieuw proces en rechtsgebied gaat én de verstrekking van rechtswege te allen tijde voorkomen moet worden, is het voorstel om de vergunning gefaseerd in te voeren over een geschatte periode van 2 jaar. Hierbij wordt gestart met de verhuurvergunning arbeidsmigranten omdat dit de hoogste urgentie heeft ten aanzien van het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid en de bescherming van huurders.

Uitbreiding vergunningplicht
In de verhuurordening is een vergunningplicht opgenomen voor verhuurders aan arbeidsmigranten en een algemene verhuurvergunningplicht in de 13 wijken op basis van een uitgebreide analyse en onderbouwing. Het moment waarop de vergunningplicht in een bepaalde wijk gaat gelden, is in de verordening opgedragen aan het college. Hiertoe zal elke 3 maanden een evaluatie worden gehouden van het vergunningenproces en de actuele situatie ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid.

Op basis hiervan wordt een voorstel worden gedaan voor de invoering van de vergunningplicht in nieuwe wijken. Dit voorstel wordt ambtelijk voorbereid. Het besluit en de onderbouwing wordt met de

raad gedeeld. In de meegestuurde planning zijn deze momenten opgenomen, uitgaande van een ingangsdatum van 1 januari.

Organisatie
De vergunningverlening en handhaving op de Wet goed verhuurderschap (inclusief de Wet betaalbare huur), de verhuurvergunning en de leegstandverordening zijn bij de gemeente belegd om de kennis en ervaring op het gebied van handhaving binnen de gemeente te vergroten en koppelkansen met veiligheid te borgen. Binnen veiligheid wordt een medewerker aangetrokken die de verbinding vormt tussen beleid en uitvoering van nieuwe wet- en regelgeving op Wonen in de breedte. Daarnaast worden de afdelingen Veiligheid, Vergunning & Handhaving tijdelijk dan wel structureel versterkt afhankelijk van de aard van de werkzaamheden die volledig uit eerder genoemde middelen wordt gedekt. Structureel zal het gaan om:

- 3 fte Veiligheid, Vergunning en Handhaving
- 1 fte Juridische capaciteit

Aangezien een verhuurder 6 maanden heeft om een vergunning aan te vragen, zal in het eerste half jaar van 2025 een passief handhavingsbeleid worden gevoerd op de verhuurvergunning. Signalen in het aanvraagproces kunnen er wel toe leiden dat handhaving wordt ingezet. De ambitie is om vanaf de tweede helft van 2025 actief te gaan handhaven. Hiervoor wordt een integraal plan van aanpak opgesteld waarbij naar alle maatregelen op het gebied van wonen wordt gekeken.

Communicatie

Omdat woningeigenaren mogelijk met meerdere veranderingen tegelijk te maken krijgen (leegstandverordening, Wet betaalbare huur en verhuurvergunning), is het belangrijk iedereen goed en begrijpelijk te informeren. Woningeigenaren moeten snel kunnen begrijpen wat wel en wat niet van toepassing is op hun situatie. De doelstelling van de communicatie is daarom om woningeigenaren en verhuurders goed te informeren over de aanpassingen. Wat deze zijn, waarom, voor wie en wanneer.

Het andere doel is om te tonen dat Arnhem echt in actie komt om voor de belangen van huurders op te komen. Deze aanpak heeft naar verwachting een preventieve werking op woningeigenaren en verhuurders die niet de beste intenties hebben en kan zo (de noodzaak tot) handhaving beperken.

Behalve woningeigenaren worden ook makelaars, vastgoedbeheerders en belangenorganisaties geïnformeerd over de aanpassingen met een duidelijke uitleg van nut en noodzaak.

De verordeningen worden gepubliceerd in het Gemeenteblad en zijn via overheid.nl te raadplegen.

Bijlagen

- Beleidsregels handhaving Wet goed verhuurderschap Arnhem (ter informatie)
- Raadsvoorstel verhuurverordening gemeente Arnhem 2025
- Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025 inclusief bijlagen
- Begrotingswijziging
- Verordening tot wijziging van de Legesverordening Arnhem 2025

Besluit van	
Zaaknummer	4365324

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2024, nummer 4365324,

gelet op de artikelen 5, eerste lid, onderdeel a en b en 19, tweede lid, van de Wet goed verhuurderschap;

gelet op artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet;

BESLUIT:

1. vast te stellen de VERHUURVERORDENING GEMEENTE ARNHEM 2025 inclusief toelichting en bijlagen;
2. vast te stellen de begrotingswijziging 24-011;
3. vast te stellen de verordening tot wijziging van de VERORDENING OP DE HEFFING EN DE INVORDERING VAN LEGES ARNHEM 2025.

Griffier voorzitter

Zaaknummer: 4365324

Begrotingswijziging (24-011) – Invoering Verhuurvergunning

	Nr.	**24-011**			
	Onderwerp	Verhuurverordening			
	I / S	S			
	Raad d.d.				
	Zaaknr.	4365318			

bedragen x € 1.000	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming		
		2024	2025	2026	2027
	Lasten				
Programma	**S01 Veiligheid**				
	Dekking aanvangfase verhuurdersvergunningen		-75	-75	-75
Programma	**S12 Wonen en leefomgeving**				
	Lasten Legesverordening		1.608	1.608	36
	Lasten verhuurverordening		422	307	392
	Dekking verhuurvergunningen		-193	-193	-193
	Dekking Wet goed verhuurschap		-154	-39	-124
		0	1.608	1.608	36
	Baten				
Programma	**S12 Wonen en leefomgeving**				
	Opbrengsten legesverordening		1.608	1.608	36
		0	1.608	1.608	36
	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	…				
	Totaal Investeringen	**0**	**0**	**0**	**0**

Zaaknummer: 4365324

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2024, 4365324;

gelet op de artikelen 5, eerste lid, onderdeel a en b en 19, tweede lid, van de Wet goed verhuurderschap;

Besluit:

vast te stellen, inclusief toelichting en bijlagen, de

Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025

Artikel 1. Definities

Deze verordening verstaat onder:

- bedrijfsmatige overtreding: overtreding van het bepaalde bij of krachtens de wet, door een overtreder die [in de uitoefening van beroep of bedrijf] meer dan één woon- of verblijfsruimte verhuurt;
- niet-bedrijfsmatige overtreding: overtreding van het bepaalde bij of krachtens de wet, door een overtreder die [niet in de uitoefening van beroep of bedrijf of] één woon- of verblijfsruimte verhuurt;
- recidive: recidive als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder b, of derde lid, onder b, van de wet;
- regels van goed verhuurderschap: regels van goed verhuurderschap bedoeld in artikel 2 en 2a van de wet;
- verhuurvergunning: vergunning als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a en b van de wet;
- wet: Wet goed verhuurderschap.

Artikel 2. Vergunningplicht verhuur woonruimte

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders een woonruimte te verhuren die behoort tot een in het tweede lid aangewezen woonruimten.
2. Aangewezen zijn alle woonruimten in de CBS-wijken:
    i. Arnhemse Broek
    ii. Geitenkamp
    iii. Malburgen-Oost (Noord)
    iv. Malburgen-Oost (Zuid)
    v. Malburgen-West
    vi. Presikhaaf-Oost
    vii. Presikhaaf-West
    viii. Elderveld
    ix. Vredenburg/ Kronenburg
    x. Centrum
    xi. De Laar
    xii. Klarendal
    xiii. Spijkerkwartier
3. De verhuurvergunning is niet overdraagbaar.

Artikel 3. Vergunningplicht verhuur verblijfsruimte

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders een verblijfsruimte te verhuren die behoort tot een in het tweede lid aangewezen verblijfsruimten.
2. Aangewezen zijn alle verblijfsruimten voor de huisvesting van arbeidsmigranten binnen de gemeente Arnhem.
3. De verhuurvergunning is niet overdraagbaar.

Artikel 4. Aanvraag van de verhuurvergunning

1. Een aanvraag om een verhuurvergunning wordt ingediend door gebruikmaking van een door burgemeester en wethouders vastgesteld aanvraagformulier.
2. Bij de aanvraag worden tenminste de volgende gegevens verstrekt:
    a. naam, adres en woonplaats van de aanvrager, alsmede de geboortedatum als een natuurlijk persoon de aanvraag indient of het nummer van de Kamer van Koophandel of het vestigingsnummer van de aanvrager als een rechtspersoon de aanvraag indient;
    b. adres en huurprijs van de woon- of verblijfsruimte waarop de aanvraag betrekking heeft;
    c. een afschrift van de (te sluiten) huurovereenkomst;
    d. een beschrijving van de wijze waarop de verhuurder invulling geeft aan de regels van goed verhuurderschap;
    e. een opgave van de aan de aanvrager binnen een tijdvak van acht jaar voorafgaand aan de aanvraag opgelegde bestuurlijke boetes en lasten onder bestuursdwang wegens handelen in strijd met de verboden en bepalingen genoemd in artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van de wet; en
    f. een opgave van de ten aanzien van de aanvrager genomen besluiten als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet voor zover het beheer nog niet overeenkomstig artikel 16 van de wet is beëindigd.

Artikel 5. Voorwaarden aan de verhuurvergunning

1. Het college kan voorwaarden aan de vergunningen verbinden zoals bedoeld in artikel 8, eerste en tweede lid van de wet.
2. Aan een vergunning als bedoeld in artikel 3 worden in ieder geval de voorwaarden verbonden dat:
    a. voor iedere arbeidsmigrant die geen huishouden vormt met een andere arbeidsmigrant, een afzonderlijke afsluitbare verblijfsruimte beschikbaar is die voldoet aan de eisen van de bouwregelgeving met dien verstande dat aan deze voorwaarde voor verblijfsruimten die voor inwerkingtreding van deze verordening verhuurd werd, op uiterlijk 1 juli 2026 moet zijn voldaan (overgangsperiode);
    b. er minimaal één toilet per acht personen aanwezig is. Elke ruimte waarin zich een toilet bevindt dient op slot te kunnen;
    c. er minimaal één douche per acht personen aanwezig is. Elke doucheruimte of de badkamer waarin zich de douche bevindt dient op slot te kunnen;
    d. er voldoende gelegenheid moet zijn om de was te (laten) doen;
    e. er moet buiten de eigen slaapkamer voldoende gelegenheid zijn om de was te drogen;
    f. er moet minimaal 30 liter koel-/vriesruimte per persoon aanwezig zijn;
    g. er moet een kookplaat/platen aanwezig zijn met minimaal vier pitten. Bij meer dan acht personen moet dit mimimaal één1 pit per twee personen zijn; bij meer dan 30 personen minimaal 16 pitten. In studio’s voor maximaal twee bewoners moeten minimaal twee pitten plus een magnetron of oven aanwezig zijn.

Artikel 6. Bestuurlijke boete

1. Burgemeester en wethouders kunnen een bestuurlijke boete opleggen wegens het handelen in strijd met de regels van goed verhuurderschap, bij overtreding van de verboden, bedoeld in de artikelen 2, eerste lid en 3, eerste lid, van deze verordening en artikel 12, derde lid, van de wet of de op basis van artikel 8, eerste tot en met derde lid, van de wet aan een verhuurvergunning verbonden voorwaarden.
2. Bij het opleggen van een in het eerste lid bedoelde bestuurlijke boete hanteren burgemeester en wethouders de bedragen opgenomen in bijlage I bij deze verordening.

Artikel 7. Invoeringsregeling verhuurvergunning

1. De verboden in de artikelen 2, eerste lid en 3, eerste lid, gelden vanaf zes maanden na inwerkingtreding van deze verordening ook voor verhuurders die reeds voor inwerkingtreding van deze verordening een woon- of verblijfsruimte verhuurden en tevens zes maanden na inwerkingtreding van deze verordening een woon- of verblijfsruimte verhuren.
2. Een in het eerste lid bedoelde verhuurder kan vanaf het moment van inwerking treden van deze verordening een aanvraag indienen voor een verhuurvergunning.

Artikel 8. Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid treedt artikel 2 (algemene verhuurvergunning) in werking op een door burgemeester en wethouders te bepalen tijdstip, dat voor de te onderscheiden gebieden verschillend kan zijn.

Artikel 9. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van [DATUM]

De griffier, De voorzitter,

Toelichting behorende bij de ‘Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025’ van [datum raadsbesluit]

Algemeen

Inleiding
De Wet goed verhuurderschap (hierna: de wet) heeft tot doel om ongewenste verhuurpraktijken tegen te gaan en zo woningzoekenden, huurders en arbeidsmigranten alsmede de leefbaarheid te beschermen. Om dat te bereiken roept de wet in de eerste plaats een aantal algemene regels voor goed verhuurderschap in het leven.
Deze regels stellen eisen aan het gedrag van verhuurders en bieden waarborgen om huurders tegen bepaalde gedragingen van verhuurders te beschermen. Zij richten zich inhoudelijk op:

1. het voorkomen en tegengaan van discriminatie
2. het voorkomen en tegengaan van intimidatie
3. het begrenzen van de waarborgsom
4. een schriftelijkheidsvereiste voor de huurovereenkomst
5. de plicht tot het verstrekken van informatie
6. het tegengaan van oneigenlijk gebruik van servicekosten
7. een verbod op het vragen van dubbele bemiddelingskosten door verhuurbemiddelaars
8. een maximale huurprijs
9. een maximale huurprijsverhogingspercentage

De laatste twee regels van goed verhuurderschap zijn in de wet opgenomen nadat de Wet betaalbare huur eind juni 2024 werd aangenomen. Naast de regels voor goed verhuurderschap voorziet de wet in een meldpunt voor signalen en klachten over ongewenst gedrag van verhuurders of verhuurbemiddelaars. Sinds 1 januari 2024 is binnen de gemeente Arnhem een meldpunt operationeel.

Door de wetgever is echter vastgesteld dat de algemene regels en het meldpunt er niet in alle gevallen voor zullen zorgen dat ongewenst verhuurgedrag wordt tegengegaan. Om die reden is in de wet ook een bevoegdheid voor gemeenten opgenomen om een vergunningplicht in te voeren. Dit betreft een vergunningplicht voor het verhuren van bepaalde categorieën van reguliere woonruimten en een vergunningplicht voor het verhuren van verblijfsruimten voor arbeidsmigranten. Met deze verordening maakt de gemeenteraad gebruik van deze bevoegdheid. In deze verordening is voorzien in een vergunningplicht voor zowel reguliere woonruimten als verblijfsruimten voor arbeidsmigranten.

Regulering van het eigendomsrecht en het vrij verkeer van diensten
Bij de totstandkoming van de wet is al kenbaar gemaakt dat de vergunningplicht een gerechtvaardigde regulering van het eigendomsrecht en het vrij verkeer van diensten vormt. Daarbij is voor wat betreft de inmenging in het eigendomsrecht opgemerkt dat dit gerechtvaardigd is als aan drie voorwaarden is voldaan. In de eerste plaats moet de maatregel voorzien zijn bij wet. Dit betekent dat de beperking voldoende toegankelijk, precies en voorzienbaar in de toepassing moet zijn. Verder moet de inmenging noodzakelijk en geschikt zijn in het algemeen belang en moet er sprake zijn van een “fair balance” tussen het nagestreefde doel en de belangen van de eigenaren. In de memorie van toelichting bij de wet is uitgebreid toegelicht waarom aan die voorwaarden is voldaan.[1]

[1] *Kamerstukken II* 2021/22, 36 130, nr. 3, p. 46 ev.

Inzake het vrij verkeer van diensten is kenbaar gemaakt dat een verbod om zonder vergunning een woning te verhuren een vergunningstelsel is als bedoeld in de Dienstenrichtlijn. Dit betekent dat het vergunningstelsel alleen kan worden ingevoerd als aan drie voorwaarden is voldaan.
In de eerste plaats moet het vergunningstelsel noodzakelijk zijn omwille van het algemeen belang dat met deze beperking wordt gediend, moet het middel geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken en mag het niet verder gaan dan wat nodig is om dat doel te bereiken. Verder moet het beoogde doel niet door een minder beperkende maatregel kunnen worden bereikt. Tot slot mag de beperking geen direct of indirect onderscheid maken naar nationaliteit. In de memorie van toelichting is uitgebreid aangegeven dat ook aan die voorwaarden is voldaan.[2]

Tegen die achtergrond is bij de onderbouwing van de vergunningplicht aan het begin van deze toelichting ook, aan de hand van de specifieke situatie binnen de gemeente, aandacht besteed aan de vraag of de vergunningplicht een geschikt middel is om het nagestreefde doel te bereiken, of de ernst van de problematiek de inzet van deze vergunningplicht rechtvaardigt, of er geen andere minder vergaande middelen zijn en of de vergunningplicht uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Op grond van de wet dienen burgemeester en wethouders met de andere gemeenten uit de woningmarktregio te overleggen voordat een vergunningplicht in het leven geroepen wordt. Het overleg met de andere gemeenten in de regio komt volgens de toelichting op de wet onder andere de transparantie en uitvoerbaarheid ten goede. Door dit overleg gaan de vergunningstelsels bovendien niet te veel van elkaar verschillen en kan ook geïnventariseerd worden of invoering van een verhuurvergunning leidt tot eventuele waterbedeffecten bij andere gemeenten in de regio.

Op grond van artikel 5, derde lid van de Wet goed verhuurderschap voeren burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van de vaststelling of wijziging van een verhuurverordening overleg met burgemeester en wethouders van de overige gemeenten die deel uitmaken van de woningmarktregio. Op 15 oktober 2024 hebben de regiogemeenten in de Groene Metropoolregio (GMR) kennis genomen van de voorbereiding van deze verordening. Toegezegd is dat alvorens het college besluit tot algemene vergunningplicht in bepaalde wijken er een ambtelijke evaluatie plaatsvindt die gedeeld wordt met de regiogemeenten. In december 2024 volgt nog een uitgebreide presentatie bij deze gemeenten.

<u>Algemene vergunningplicht woonruimten</u>
Voor de algemene vergunningplicht voor woonruimten geldt dat in de verordening is bepaald dat deze voor alle woonruimten in 13 Arnhemse wijken geldt. Hiervan uitgesloten in de wet zijn corporatiewoningen. De gemeenteraad laat het moment van inwerkingtreding van deze vergunningplicht aan het college van burgemeester en wethouders. Gestart wordt namelijk eerst met de vergunningplicht voor verblijfsruimten voor arbeidsmigranten. Deze kwetsbare groep vraagt om prioriteit. Het gelijktijdig in werking laten treden van beide vergunningen (algemene voor woonruimten en de verblijfsruimten voor arbeidsmigranten) vraagt een te grote inzet van de gemeentelijke organisatie, terwijl de arbeidsmigranten in eerste instantie focus verdienen. Het college zal aan de hand van opgedane ervaringen met de vergunningplicht voor verblijfsruimten voor arbeidsmigranten en het capaciteitsaanbod binnen de organisatie een juiste afweging kunnen maken over verdere uitrol van de algemene vergunningplicht voor woonruimten.

[2] *Kamerstukken II* 2021/22, 36 130, nr. 3, p. 55 ev.

Onverbeterlijke malafide verhuurders richten zich vaak op bepaalde categorieën van woonruimten. Bovendien zijn zij vaak actief in bepaalde delen van de gemeente. Deze verhuurders maken daar misbruik van de sociaaleconomisch kwetsbare positie van huurders die hier wonen. Dit uit zich vervolgens zichtbaar en onzichtbaar door zaken als excessieve huurprijzen, verloedering, achterstallig onderhoud, overbewoning, discriminatie en intimidatie. Dergelijk ongewenst gedrag kan naast de negatieve effecten voor huurders ook leiden tot een aantasting van de leefbaarheid.

Gelet op de Dienstenrichtlijn en artikel 5, tweede lid, van de wet, is per categorie en per gebied een onderbouwing nodig waarom de vergunningplicht noodzakelijk en geschikt is voor het behoud van de leefbaarheid. Tegen die achtergrond wordt hieronder nader ingegaan op de vraag of de vergunningplicht een geschikt middel is om de leefbaarheid binnen de genoemde categorieën van woonruimten en in de genoemde gebieden binnen de gemeente te behouden, of de ernst van de problematiek de inzet van deze vergunningplicht rechtvaardigt, of er geen andere minder vergaande middelen zijn en of de vergunningplicht uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Relatie met meldingsplicht kamergewijze bewoning uit de APV:
In de APV is een meldingsplicht voor de kamergewijze verhuur opgenomen voor een aantal wijken binnen de gemeente. De gedachte achter deze meldingsplicht is dat er een beheerder moet zijn, die als aanspreekpunt geldt voor de huurder. Beoogd is te regelen in de APV wat nodig is en niet meer dan dat om het woongenot en de leefbaarheid van de omgeving te verbeteren, het voorkomen overlast en het tegengaan van verrommeling in de wijken van de stad *ten behoeve van de inwoners van de stad*. De algemene regels die de Wet goed verhuurderschap stelt aan een verhuurder zien weliswaar ook op gedrag, maar doet meer dan dat en ook op een andere manier. Daarnaast heeft de WGV een veel breder bereik (zowel onzelfstandige als zelfstandige woonruimten) en heeft als doel *de huurder* te beschermen. De meldingsplicht uit de APV is dan ook aanvullend op de verhuurverordening.

In bijlage II behorende bij deze verordening is per aangewezen wijk een onderbouwing opgenomen voor het invoeren van de vergunningplicht voor woonruimten. Daarnaar wordt verwezen.

<u>Vergunningplicht verblijfsruimten voor arbeidsmigranten</u>
De vergunningplicht voor verblijfsruimten voor arbeidsmigranten geldt voor de hele gemeente. Daarbij is van belang dat het doel van de vergunningplicht is om arbeidsmigranten consumentenbescherming te bieden. Tegen die achtergrond wordt hieronder, mede gelet op de vereisten uit de Dienstenrichtlijn, onderbouwd waarom de vergunningplicht noodzakelijk en proportioneel is om deze specifieke groep van consumenten te beschermen. Daarbij gaat de toelichting in op de vraag of de vergunningplicht een geschikt middel is arbeidsmigranten de beoogde bescherming te bieden, of de ernst van de problematiek de inzet van deze vergunningplicht rechtvaardigt, of er geen andere minder vergaande middelen zijn en of de vergunningplicht uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Relatie met beleidsregels tijdelijke huisvesting arbeidsmigranten:
Om het planologisch mogelijk te maken tijdelijk arbeidsmigranten te huisvesten in logiesgebouwen, heeft het college van burgemeester en wethouders in 2023 beleidsregels vastgesteld die hij gebruikt bij de beoordeling of kan worden afgeweken van het omgevingsplan. Deze vergunning staat los van de verhuurvergunning. Ook voor het tijdelijk toegestaan gebruik van de verblijfsruimten op basis van de beleidsregels is een verhuurvergunning nodig.

In bijlage III behorende bij deze verordening is een onderbouwing opgenomen voor het invoeren van de vergunningplicht voor verblijfsruimten arbeidsmigranten. Daarnaar wordt verwezen.

Wettelijk kader vergunningplicht

De verordening voorziet wel in een vergunningplicht, maar er zijn in de verordening geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de beslistermijn, de gronden om de vergunning te weigeren of in te trekken of de mogelijkheden om voorwaarden aan de vergunning te verbinden. De wet voorziet daar namelijk daar al in. De gemeenteraad heeft geen bevoegdheid deze bepalingen aan te vullen of daarvan af te wijken.

Beslistermijn

Voor de beslistermijn geldt dat burgemeester en wethouders op grond van artikel 9, eerste lid, van de wet binnen acht weken op de aanvraag dienen te beslissen. Deze termijn kan op grond van artikel 9, tweede lid, van de wet eenmalig verlengd worden met ten hoogste zes weken. Als burgemeester en wethouders niet tijdig op de aanvraag beslissen, vloeit uit artikel 9, derde lid, van de wet voort dat de lex silencio positivo zoals bedoeld in paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dit betekent dat de vergunning van rechtswege is verleend. Burgemeester en wethouders kunnen dan echter nog wel voorwaarden aan de vergunning verbinden. Deze voorwaarden staan limitatief in de wet.

Weigeringsgronden

Artikel 7 van de wet bevat een limitatieve opsomming van de weigeringsgronden die op de vergunning van toepassing zijn. Artikel 7, eerste lid, van de wet bevat daarbij de gronden waarop de vergunning moet worden geweigerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om een situatie waarin de aanvrager van de vergunning niet over de vereiste omgevingsvergunning of de benodigde vergunning voor het omzetten van de woonruimte in de zin van artikel 21, eerste lid, onder c, van de Huisvestingswet beschikt.

In artikel 7, tweede lid, van de wet zijn de gronden opgesomd waarvoor geldt dat burgemeester en wethouders kunnen besluiten de vergunning te weigeren en waar zij dus nog een afweging kunnen maken. Het gaat onder andere om de situatie waarin aan de aanvrager in de acht jaar voorafgaand aan de aanvraag een bestuurlijke boete of last onder bestuursdwang is opgelegd voor het handelen in strijd met de regels van goed verhuurderschap of de zorgplicht uit artikel 1a, eerste en tweede lid, van de Woningwet. Verder betreft één van de weigeringsgronden de gevaarzetting in de zin van artikel 3 van de Wet Bibob.[3]

Voorwaarden

In artikel 8 van de wet is een limitatieve opsomming opgenomen van de onderwerpen waarover burgemeester en wethouders voorwaarden aan de vergunning mogen verbinden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de wijze waarop de verhuurder aantoont dat hij invulling geeft aan de regels van goed verhuurderschap en het opstellen en uitvoeren van een onderhoudsplan.

Intrekkingsgronden

Voor de intrekkingsgronden geldt dat in artikel 10 van de wet staat dat burgemeester en wethouders de vergunning onder andere kunnen intrekken als aan een verhuurder aan wie een bestuurlijke boete of een last onder bestuursdwang boete is opgelegd vanwege het niet naleven van de algemene regels of de aan een verhuurvergunning verbonden voorwaarden, de regels binnen vier jaar weer overtreedt of de vergunning is verleend op grond van door de verhuurder verstrekte gegevens waarvan deze wist

[3] https://www.justis.nl/producten/wet-bibob/wat-is-de-wet-bibob

(of redelijkerwijs moest vermoeden) dat deze onjuist of onvolledig waren. Verder is intrekking bijvoorbeeld aan de orde als sprake is van gevaarzetting zoals dat is bepaald in artikel 3 van de Wet Bibob.

Als burgemeester en wethouders besluiten een vergunning in te trekken en deze vergunning heeft betrekking op een woon- of verblijfsruimte die op het moment van de intrekking is verhuurd, dan dienen burgemeester en wethouders deze ruimte op grond van artikel 10, vierde lid, van de wet in beheer te nemen.

Artikelsgewijs

Enkel die bepalingen die verdere toelichting behoeven, worden hieronder nader toegelicht.

Artikel 1. Definities
In dit artikel zijn alleen definities van de begrippen ‘bedrijfsmatige overtreding’, ‘niet-bedrijfsmatige overtreding’ ‘recidive’, ‘verhuurvergunning’ en ‘wet’ opgenomen. Deze definities spreken voor zich. In aanvulling op deze definities zijn ook de begripsomschrijvingen uit artikel 1 van de wet op deze verordening van toepassing. Dit gaat onder andere om omschrijvingen die zien op de begrippen woonruimte, verblijfsruimte en verhuurder.

Artikel 2. Vergunningplicht verhuur woonruimte
Op grond van artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de wet heeft de gemeenteraad de bevoegdheid een vergunningplicht in het leven roepen voor de verhuur van reguliere woonruimte. Met deze verordening is van die bevoegdheid gebruik gemaakt. De vergunningplicht heeft de vorm van een verbodsbepaling: het is verboden zonder vergunning woonruimte te verhuren. Deze verbodsbepaling annex vergunningplicht is in het eerste lid van dit artikel opgenomen.

In het tweede lid van dit artikel is bepaald voor welke categorieën van woonruimte de vergunningplicht geldt en in welke gebieden. In het algemeen deel van de toelichting is de keuze voor deze categorieën en gebieden nader onderbouwd. Hier wordt met een verwijzing naar die onderbouwing volstaan.

Het derde lid brengt tot uitdrukking dat de vergunning niet overdraagbaar is. De wet en de daarin opgenomen instrumenten richten zich op het gedrag van de verhuurder. In het verlengde daarvan richten ook de indieningsvereisten, de weigeringsgronden en de voorwaarden die aan de vergunning kunnen worden verbonden zich primair op de verhuurder. Hierbij past niet dat de vergunning overdraagbaar is.

Artikel 3. Vergunningplicht verhuur verblijfsruimte
Op grond van artikel 5, eerste lid, onderdeel b, van de wet heeft de gemeenteraad de bevoegdheid een vergunningplicht voor de verhuur van verblijfsruimte in het leven te roepen. Met deze verordening maakt de gemeenteraad van die bevoegdheid gebruik. In het eerste lid van dit artikel is daartoe een verbodsbepaling opgenomen: het is verboden zonder vergunning verblijfsruimte te verhuren.

In het tweede lid zijn de categorieën van verblijfsruimte aangewezen waarvoor de verbodsbepaling en vergunningplicht geldt. In het algemeen deel van de toelichting is de keuze voor deze categorieën van verblijfsruimten nader onderbouwd. Hier wordt met een verwijzing naar die onderbouwing volstaan.

In het derde lid is tot uitdrukking gebracht, dat de vergunning niet overdraagbaar is. De wet en de daarin opgenomen instrumenten richten zich op het gedrag van de verhuurder. In het verlengde

daarvan richten ook de indieningsvereisten, de weigeringsgronden en de voorwaarden die aan de vergunning kunnen worden verbonden zich primair op de verhuurder. Hierbij past niet dat de vergunning overdraagbaar is.

Artikel 4. Aanvraag van de verhuurvergunning

Artikel 6 van de wet regelt de aanvraag van de vergunning. In het eerste lid is volledigheidshalve beschreven, dat de aanvraag gedaan moet worden met het door burgemeester en wethouders vastgestelde aanvraagformulier. Het tweede lid bevat een opsomming van de gegevens die in ieder geval bij de aanvraag ingediend moeten worden. Het gaat dan onder andere om het adres en de huurprijs van de ruimte waarop de aanvraag betrekking heeft, een afschrift van de (te sluiten) huurovereenkomst en een beschrijving van de wijze waarop de aanvrager invulling geeft aan de regels voor goed verhuurderschap. Een schriftelijke huurovereenkomst is verplicht vanaf de inwerkingtreding van de Wet goed verhuurderschap, 1 juli 2023.

Verder dient de aanvrager opgave te doen van de binnen een tijdvak van acht jaar voorafgaand aan de aanvraag opgelegde bestuurlijke boetes en lasten onder dwangsom wegens handelen in strijd met de verboden en bepalingen genoemd in artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van de wet en van de ten aanzien van de aanvrager genomen besluiten tot inbeheername, als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet voor zover het beheer nog niet is beëindigd. Deze opgave stelt burgemeester en wethouders in staat om ook na te gaan in hoeverre de aanvrager zich in andere gemeenten overeenkomstig de wet als een goed verhuurder gedraagt.

Artikel 5. Voorwaarden aan de verhuurvergunning

Op grond van de wet heeft het college de bevoegdheid voorwaarden aan een vergunning te verbinden. De wet bepaalt waarop de voorwaarden betrekking mogen hebben limitatief. Ter concretisering is voor de verblijfsruimten arbeidsmigranten een duidelijke invulling opgenomen in artikel 5 van de verordening. Uit oogpunt van rechtszekerheid is dit gewenst; vooraf is dan duidelijk waaraan de verblijfsruimten moeten voldoen.

Artikel 6. Bestuurlijke boete

Het eerste lid bevat de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om bij overtreding van het verbod om zonder vergunning te verhuren, het verbod voor de eigenaar om ten aanzien van in beheer genomen ruimtes beheershandelingen te verrichten of van de aan de vergunning verbonden voorwaarden, een bestuurlijke boete op te leggen. Een bestuurlijke boete is een punitieve en dus bestraffende sanctie. De bestuurlijke boete moet dan ook worden onderscheiden van de last onder dwangsom die een reparatoir karakter heeft en ervoor moet zorgen dat de verhuurder alsnog de regels naleeft.

In het opleggen van een last onder dwangsom is in de verordening niet voorzien. Dat neemt niet weg dat burgemeester en wethouders ook van dat instrument gebruik kunnen maken. Artikel 125 van de Gemeentewet en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht bevatten een grondslag daarvoor. In de verordening is in aanvulling daarop in het opleggen van een bestuurlijke boete voorzien omdat dit in de praktijk effectiever kan zijn dan het (enkel) opleggen van een last onder dwangsom.

Voor de bestuurlijke boete is van belang dat artikel 19, derde lid, van de wet de maximale hoogte van de op te leggen bestuurlijke boetes voorschrijft. Het uitgangspunt is, dat ten hoogste boetes van de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht, opgelegd kunnen

worden. Bij recidive kan een hogere boete, van ten hoogste de vijfde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht, opgelegd worden.

In bijlage I bij de verordening is voorzien in een boetetabel. Deze tabel wordt bij de uitoefening van de toezichthoudende taak van het college van burgemeester en wethouders gebruikt. Het college volgt een handhavingsprotocol, waarbij de boete een stap kan zijn. In de verordening is behalve de grondslag voor dit instrument, ook de hoogte bepaald. Omdat niet iedere opzichzelfstaande verplichting een even erge schending van de normen van goed verhuurderschap oplevert, zijn de boetebedragen gedifferentieerd, waarbij met name de ernst van de betreffende overtreding de hoogte van het boetenormbedrag bepaalt.

Sommige overtredingen hebben in beginsel een administratief karakter. Dit zijn minder erge overtredingen, waar ook een relatief lager boetenormbedrag aan wordt gekoppeld. Desalniettemin is bij een aantal van deze verplichtingen gericht op het voldoen aan administratieve eisen de relatie met financieel gewin dusdanig groot dat bij deze overtredingen een relatief hoger boetenormbedrag past. Binnen de categorie financieel gewin wordt bij het teveel vragen van huur extra onderscheid gemaakt, in verhouding tot de mate waarin teveel huur wordt gevraagd. Verder wordt ten aanzien van de overtreder onderscheid gemaakt tussen bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig. Van bedrijfsmatig wordt gesproken indien een overtreder ten minste twee zelfstandige woonruimten verhuurt. Reden om in de boetenormbedragen onderscheid te maken tussen bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig is dat van iemand die bedrijfsmatig handelt ook meer verwacht mag worden. Hoewel de regels voor elke verhuurder gelden en elke verhuurder deze in beginsel ook behoort te kennen, bestaat er voor diegenen die bedrijfsmatig handelen een extra verantwoordelijkheidsplicht.

Tot slot is ook recidive reden voor een verhoogd boetenormbedrag ten opzichte van het boetenormbedrag bij een eerste bestuurlijke boete. Een overtreder is dan immers al meermaals op de regels gewezen en de eerste boete was kennelijk niet afschrikwekkend genoeg. Bij cumulatie van verschillende overtredingen zal bij een eerste boete het maximum gelden van de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (per 1 januari 2024: €25.750) en bij recidive het maximum van de vijfde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (per 1 januari 2024: €103.000). Door de boetenormbedragen te differentiëren naar de categorie overtreding en overtreder wordt voldaan aan de vereisten van proportionaliteit en subsidiariteit.

Artikel 7. Invoeringsregeling verhuurvergunning

In dit artikel is een nadere uitwerking opgenomen van de regeling voor bestaande verhuursituaties uit artikel 24 van de wet. In artikel 24 van de wet is al geregeld dat de vergunningplicht niet eerder dan zes maanden na inwerkingtreding van de verordening geldt. Tegen die achtergrond bevat het eerste lid van dit artikel de termijn waarin de vergunningplicht – en dus het verbod op verhuur zonder vergunning – niet geldt voor bestaande verhuursituaties.

Artikel 8. Inwerkingtreding

Door de gemeente Arnhem wordt zoals eerder aangegeven, gestart met een vergunningplicht voor verblijfsruimten van arbeidsmigranten. Deze vergunningplicht geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt vervolgens wanneer de algemene vergunningplicht voor de reeds door de gemeenteraad aangewezen wijken van kracht wordt. Op die manier kan ingespeeld worden op de (praktijk)ervaringen en capaciteit binnen de gemeentelijke organisatie en worden bepaald in welke volgorde de vergunningplicht wordt ingevoerd.

Bijlage I behorende bij de 'Verhuurverordening 2025 gemeente Arnhem' van [datum raadsbesluit]

Bedragen bestuurlijke boetes als bedoeld in artikel 6, tweede lid van de verordening

Overtreding van artikelen **uit de wet**	Eerste overtreding	Bedrijfsmatig	Recidive	Recidive en bedrijfsmatig
gericht op het voldoen aan administratieve eisen				
Artikel 2, tweede lid, onder d	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 1	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 2	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2, tweede lid onder e punt 3	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 4	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 5	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2, derde lid onder b	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
Artikel 8 eerste lid, onder a	€ 1.000,-	€ 5.000,-	€ 5.000,-	€ 10.000,-
gericht tegen onrechtmatig financieel gewin				
Artikel 2, tweede lid, onder c	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder f	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2, vierde lid	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2a, eerste lid - tot en met 5% huurprijsoverschrijding	€ 1.000,-	€ 2.000,-	€ 2.000,-	€ 4.000,-
Artikel 2a, eerste lid - boven de 5% tot en met 25% huurprijsoverschrijding	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2a, eerste lid - boven de 25% tot en met 50% huurprijsoverschrijding	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 2a, eerste lid - bij meer dan 50% huurprijsoverschrijding	€ 20.000,-	€ 25.750,-	€ 40.000,-	€ 80.000,-
Artikel 2a, derde lid - tot en met 5% huurprijsoverschrijding	€ 1.000,-	€ 2.000,-	€ 2.000,-	€ 4.000,-
Artikel 2a, derde lid - boven de 5% tot en met 25% huurprijsoverschrijding	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 2a, derde lid - boven de 25% tot en met 50% huurprijsoverschrijding	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 2a, derde lid - bij meer dan 50% huurprijsoverschrijding	€ 20.000,-	€ 25.750,-	€ 40.000,-	€ 80.000,-
Artikel 2a, vierde lid - tot en met 5% overschrijding van de absolute maximale huurverhoging	€ 1.000,-	€ 2.000,-	€ 2.000,-	€ 4.000,-
Artikel 2a, vierde lid - boven de 5% tot en met 25% overschrijding van de absolute maximale huurverhoging	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-

Artikel 2a, vierde lid - boven de 25% tot en met 50% overschrijding van de absolute maximale huurverhoging	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 2a, vierde lid - bij meer dan 50% overschrijding van de absolute maximale huurverhoging	€ 20.000,-	€ 25.750,-	€ 40.000,-	€ 80.000,-
gericht tegen verloedering en negatieve effecten op leefbaarheid van woon- of verblijfruimte				
Artikel 8, eerste lid, onder b	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 8, tweede lid, onder b	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
Artikel 8, tweede lid, onder c	€ 5.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 20.000,-
gericht op het voorkomen van misstanden bij verhuur				
Artikel 2, tweede lid, onder a	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 2, tweede lid, onder b	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 2, derde lid, onder a	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikelen 2, eerste lid en 3, eerste **lid van de verordening**	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-
Artikel 12, derde lid	€ 10.000,-	€ 20.000,-	€ 20.000,-	€ 40.000,-

Bijlage II behorende bij ‘Verhuurverordening 2025 gemeente Arnhem’ van [datum raadsvoorstel]

Onderbouwing vergunningplicht voor woonruimten per aangewezen wijk

Inhoud

Gebiedsgerichte onderbouwing bij invoering....16
Beeld van de leefbaarheid en veiligheid in de stad....17
Analyse Arnhemse Broek....22
Analyse Geitenkamp....24
Analyse Malburgen-Oost (Noord)....24
Analyse Malburgen-Oost (Zuid)....26
Analyse Malburgen-West....27
Analyse Presikhaaf-Oost....27
Analyse Presikhaaf-West....29
Analyse Elderveld....30
Analyse Vredenburg/Kronenburg....31
Analyse Centrum....32
Analyse De Laar....33
Analyse Klarendal....34
Analyse Spijkerkwartier....35

Gebiedsgerichte onderbouwing bij invoering

Door inwerkintreding van de Wet goed verhuurderschap (Wvg) heeft de gemeenteraad sinds 1 juli 2023 de mogelijkheid gekregen een verhuurverordening vast te stellen. Daarin kan de verhuurvergunning arbeidsmigranten worden ingevoerd en kunnen wijken worden aangewezen waar een verhuurvergunning verplicht wordt gesteld. Binnen het aangewezen gebied is het dan verboden om te verhuren zonder verhuurvergunning. Het instellen van een vergunningstelsel is belangrijk omdat hiermee leefbaarheidsproblematiek kan worden aangepakt en huurdersrechten kunnen worden beschermd. Daarnaast kan met het vergunningstelsel worden voorkomen dat wijken (verder) afglijden en te maken krijgen met méér leefbaarheidsproblematiek.
Om te kunnen komen tot de vaststelling van een verordening waarin de algemene verhuurvergunning voor een bepaald gebied verplicht wordt gesteld, moet onderbouwd worden dat de in te voeren verhuurvergunning noodzakelijk en geschikt is. Bij de voorbereiding van de invoering van de gebiedsgebonden algemene verhuurvergunning is de leefbaarheid van binnen Arnhem geanalyseerd. Voor deze onderbouwing van leefbaarheid sluiten wij aan bij de aanpak programma Arnhem-Oost en het uitvoeringsplan 2024-2025 *Actie in Perspectief*.

De analyse van de verschillende wijken heeft plaatsgevonden op basis van de volgende data vormgegeven:

- Informatie van toezichthouders en/of medewerkers van de afdeling Veiligheid, de politie, de arbeidsinspectie (NLA), de afdeling Burgerzaken, de omgevingsdienst regio Arnhem (ODRA) en de Teams leefomgeving.
- Staat van de Stad, leefbaarheid 2023 (Arnhem in cijfers).
- Arnhemse Leefbare Wijken Monitor (ALW) 2022
- Arnhem-Oost aanpak

Daarnaast volgt per wijk aandachtspunten uit het onderzoek van de gemeente met open vragen die gesteld zijn aan inwoners via het ALW onderzoek.

De onderbouwing is ingedeeld in:

1) Een algemeen beeld van de leefbaarheid en veiligheid in de stad
2) Een verdiepende onderbouwing per wijk waar de vergunningplicht zal gaan gelden

Beeld van de leefbaarheid en veiligheid in de stad

Het algemene beeld van de leefbaarheid en veiligheid in Arnhem is opgesteld aan de hand van analyses vanuit:

1) Nationaal Programma Arnhem-Oost
2) Integraal Veiligheidsplan 2023-2027
3) Wijkveiligheid
4) Ondermijning
5) Interventieteam panden
6) Wet aanpak Woonoverlast

Dit geeft een goed beeld van hoe Arnhem ervoor staat en wat er al gedaan wordt.

1) Nationaal Programma Arnhem-Oost: extra inzet op leefbaarheid en veiligheid

Onderzoek laat zien dat een verloederende omgeving aanzet tot wangedrag. Helaas zien we veelvuldig tekenen van buurtverval in onze Arnhem-Oost wijken, zoals vervuiling (bijvoorbeeld het dumpen van grofvuil en aanbrengen van graffiti), leegstand en straatoverlast. Het zijn fysieke uitingen van een verloederingsproces. Dit lokt uiteindelijk vormen van criminaliteit uit. Door deze zaken vroegtijdig en consequent aan te pakken, kan een neerwaartse spiraal in buurten en wijken voorkomen of doorbroken worden. We zien daarnaast in de Arnhem-Oost wijken een groeiend aantal woningen waarvan de eigenaar en/of bewoner niet in staat of bereid is om het onderhoud van hun woning op peil te houden. Hierdoor verslechteren de staat van woningen en neemt de verloedering op plekken toe. Bij het Huurdershuis klopten de afgelopen jaren recordaantallen huurders aan die een zaak aanhangig maakte.
De Arnhem-Oost wijken zijn onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid dat het kabinet in 2022 heeft opgezet voor de meeste kwetsbare gebieden in Nederland. Het doel is het creëren van een veilige en stimulerende omgeving waarin kinderen kansrijk kunnen opgroeien. Waar je perspectief hebt op structureel werk en inkomen en kunt wonen in kwalitatief goede en duurzame woningen in een gezonde en veilige buurt. In Arnhem gaat het om de wijken Presikhaaf, Malburgen, Geitenkamp, het Arnhemse Broek en Klarendal.

2) Integraal Veiligheidsplan 2023-2027

Het IVP richt zich op het werkveld van de gemeentelijke afdeling Veiligheid, die de dagelijkse veiligheidsomstandigheden en -beleving van Arnhemmers en bezoekers van Arnhem als uitgangspunt heeft. Bij het bepalen van de prioriteiten baseren we ons zowel op data als op de ervaringen van burgers en de professionals op straat. Cijfers zijn indicatoren.
Het doel is doel om overlast en criminaliteit in Arnhem te voorkomen en tegen te gaan. Het Arnhems misdaadcijfer (65,9 misdaden per 1.000 inwoners in 2022) moet omlaag. Liefst naar nul, maar in ieder geval naar het landelijk gemiddelde (45,5). Dit doen we door kwetsbare plekken fysiek aan te pakken, overlast te beëindigen, mensen die overlast veroorzaken aan te pakken en zorg te bieden, beroepscriminelen te weren, radicalen en relschoppers aan te pakken en kwetsbare kinderen en jongeren een alternatief te bieden. Door inspanningen en resultaten zichtbaar te maken, zien inwoners en bezoekers dat Arnhem een fijne en veilige stad is. Dagelijkse overlast en criminaliteit tasten de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid in de wijken en buurten aan. De aanpak van verloedering en overlast in de wijken heeft hoge prioriteit. De komende jaren worden met de wijkveiligheidsplannen overal in de stad concreet verloedering en overlast aangepakt. Kwetsbare plekken worden “schoon, heel en veilig”. Panden die een bron zijn van overlast of gevaar, worden gesloten.

Ondermijnende criminaliteit maakt misbruik van de legale structuren en verstrengelt daarmee de criminele onderwereld met de bovenwereld. En dat heeft grote negatieve gevolgen voor de Arnhemse inwoners, ondernemers en onze wijken. Arnhem wordt minder aantrekkelijk voor beroepscriminelen, door eigen medewerkers te trainen, zodat zij ondermijnende invloed zien en weren. Daarnaast worden burgers bewust gemaakt, zodat er meldingen komen waarmee de gemeente aan de slag kunnen. Het Arnhems interventieteam pakt alle aspecten van ondermijning aan: drugspanden, mensenhandel, witwassen en zorgfraude.

3) Wijkveiligheid

Dagelijkse overlast en criminaliteit tasten de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid in de wijken en buurten aan. Dit kan een grote rol spelen in het leven van Arnhemmers. Daarom geven we wijkveiligheid prioriteit en zorgen we ervoor dat het aantal incidenten omlaag gaat en het gevoel van veiligheid omhoog. We pakken verloedering, overlast en crimineel gedrag aan door plekken fysiek te verbeteren en meer preventief en handhavend op te treden. Via een persoonsgerichte aanpak worden de notoire overlastgevers in de wijk aangesproken op hun grensoverschrijdende gedrag. Door dit voor wijkbewoners zichtbaar te maken, vergroten we de aangiftebereidheid. Zo weten we nog beter wat er op straat gebeurt en betrekken we bewoners en ondernemers bij de aanpak. Naast plannen voor de wijken maken we plannen voor een integrale aanpak van kwetsbare plekken (hotspots) in de stad, die wordt aangestuurd door een speciaal daartoe aangewezen functionaris. De Lokale Driehoek Arnhem (politie, OM en gemeente) geeft de wijkveiligheid prioriteit. Veiligheid is van iedereen en voor iedereen: het mag daarbij niet uitmaken wie je bent of in welke wijk je wieg heeft gestaan. Wijkveiligheid is onderdeel van de aanpak Arnhem-Oost, waarin langdurig wordt ingezet om de leefbaarheid in de kwetsbare wijken van Arnhem zichtbaar te verbeteren. Het beeld van de wijken is opgebouwd uit de openbare cijfers van ‘De staat van de stad’ en de Arnhemse Leefbare Wijken Monitor (ALW), de cijfers van politie en handhaving (waarbij via het instrument radar/sonar zogenoemde hotspots inzichtelijk zijn), de schouw en de ervaringen van de professionals in de wijk. De staat van de stad laat zien dat inwoners van Arnhem de leefbaarheid van hun woonomgeving gemiddeld met een 7,2 beoordelen. Dat cijfer is sinds 2015 stabiel. In de wijken Geitenkamp en Presikhaaf West is het rapportcijfer voor leefbaarheid lager dan gemiddeld. Inwoners van Arnhem geven de veiligheid in hun buurt gemiddeld een 6,7. Ook dit cijfer is sinds 2015 min of meer stabiel. Inwoners in de wijken Spijkerkwartier, Presikhaaf-West en Geitenkamp beoordelen de veiligheid in hun buurt lager dan gemiddeld. 28% van de inwoners voelt zich wel eens onveilig in de eigen buurt. Maar in de wijk Spijkerkwartier is dit voor 58% van de inwoners het geval. Het aantal geregistreerde misdrijven per 1.000 inwoners is het hoogst in het Centrum, Schaarsbergen e.o. en het Spijkerkwartier. In het Centrum wordt de meeste overlast gemeld, gevolgd door het Spijkerkwartier en de Geitenkamp. Geluidsoverlast blijft de meest genoemde bron van overlast, gevolgd door overlast door verwarde personen en overlast door alcohol en drugs.

We dringen de overlast, criminaliteit en gevaarlijke situaties vanuit panden terug met het integrale Interventieteam Panden. Iedere zes weken vindt een integrale controle plaats van alle overlast gevende panden in de wijken. Zijn er misstanden? Dan nemen we maatregelen. Er is dan sprake van overbewoning, illegale uitbouw, onveilige elektra, illegale huisvesting of woonoverlast. Alle betrokken afdelingen van de gemeente en de politie houden een actuele lijst bij. Indien nodig worden gespecialiseerde partners als de Arbeidsinspectie en de Afdelingen Vreemdelingen Identificatie en Mensenhandel betrokken.

4) Ondermijning

Ondermijning is een steeds groter wordend probleem in de samenleving, zo ook in Arnhem. Ondermijnende criminaliteit maakt misbruik van de legale structuren en verstrengelt daarmee de criminele onderwereld met de bovenwereld. En dat heeft grote negatieve gevolgen voor de Arnhemse inwoners, ondernemers en onze wijken. In Arnhem geven we daarom de komende jaren een flinke impuls aan de bestrijding van ondermijnende criminaliteit. Hoe we dat doen staat in het Plan van Aanpak Ondermijnende Criminaliteit. Daarmee wordt Arnhem veiliger voor haar bewoners, bezoekers en ondernemers. De aanpak van ondermijnende criminaliteit is er een van opsporen en vervolgen en daarmee een taak van politie en justitie. Vanuit de gemeentelijke regierol op het gebied van veiligheid hebben we op het gebied van preventie en handhaving een grote toegevoegde waarde. Wij zetten in op een individuele aanpak, een groeps- en gebiedsgerichte aanpak en we focussen ons op specifieke fenomenen zoals witwassen en mensenhandel.

5) Arbeidsuitbuiting

Zie hiervoor de toelichting op de verhuurvergunning arbeidsmigranten.

6) Interventieteam panden

De gemeente Arnhem organiseert het pandenoverleg waaraan partners met toezichthoudende bevoegdheden deelnemen ten behoeve van integrale bestuurlijke controles. Dit zijn o.a. toezichthouders en/of medewerkers van de afdeling Veiligheid, de afdeling Burgerzaken, de omgevingsdienst regio Arnhem (ODRA), de arbeidsinspectie (NLA) en de politie Het doel van het pandenoverleg is het signaleren en waar nodig gezamenlijk interventies inzetten ten behoeve van het aanpakken van panden waaruit overlast en vermoedelijk onveilige situaties voortkomen. Denk hierbij aan misstanden op geldende wet- en regelgeving met betrekking tot basisregistratie personen, brandveiligheid, Besluit bouwwerken leefomgeving, verkamering (omgevingsplan) of de omgevingswet. Door de informatie van de verschillende deelnemende partners te bundelen kunnen bestuurlijke interventies worden afgestemd en wordt er als één overheid integraal opgetreden.

Het signaleren en waar nodig gezamenlijk interventies inzetten ten behoeve van het aanpakken van panden waaruit overlast en onveilige situaties voortkomen. Deze overlast en onveilige situaties vloeien voort uit misstanden op geldende wet- en regelgeving met betrekking tot basisregistratie personen, brandveiligheid, Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), verkamering of de omgevingswet.
In de periode 2019-2023 zijn er 294 panden aangemeld voor het overleg. Van deze aangemelde panden zijn er uiteindelijk 123 bezocht tijdens een integrale controle. De overige aangemelde panden zijn door partners zelfstandig opgepakt. Uit de lijst met aangemelde overlastpanden springen drie wijken uit: Malburgen (61), Presikhaaf (47) en het Spijkerkwartier (47).

Zoals hieronder aangegeven:

Wijken	Aantal meldingen	%
Spijkerkwartier	60	17%
Presikhaaf oost	40	11%
Malburgen oost noord	31	9%
Het Broek	30	8%
Malburgen oost zuid	29	8%
Rijkerswoerd	21	6%
Klarendal	21	6%
Centrum	17	5%

Elderveld	16	4%
Presikhaaf west	16	4%
Vredenburg/ Kronenburg	16	4%
De Laar	11	3%
Malburgen west	9	3%
Velperweg e.o.	8	2%
St Marten/ Sonsbeek	7	2%
Burgemeesterswijk/ Hoogkamp	6	2%
Elden	4	1%
Geitenkamp	4	1%
Heijenoord/ Lombok	3	1%
Schuytgraaf	3	1%
Schaarsbergen	1	0%
Alteveer en Cranevelt	1	0%
Monnikenhuizen	1	0%
Klingelbeek e.o.	1	0%
Eindtotaal	**356**	**100%**

De volgende overtredingen worden veelvuldig geconstateerd tijdens de integrale controles van het interventieteam panden:

- Illegale, onvergunde of niet gemelde kamerverhuur (ODRA);
- Overtredingen van brandveiligheidseisen: blusmiddelen, vluchtwegen (ODRA);
- Overtreding van bouwbesluit: geen daglicht, slechte ventilatie, ondeugdelijke elektriciteitsvoorziening en gevaarlijke trappenhuizen (ODRA);
- BRP-registraties niet op orde: spookbewoning, inschrijfadres, tientallen adresonderzoeken en uitschrijvingen (Burgerzaken);
- Overtredingen van wet minimumloon, ontbreken arbeidscontract, niet beschikken over ID en/of BSN nummer, malafide uitzendbureaus (NLA);
- Signalen van ondermijning inzake uitzendbureaus en verhuurders (Veiligheid);
- Signalen van misstanden in relatie tot zorgaanbieders (Veiligheid).

7) Wet aanpak woonoverlast

Per 1 juli 2017 is de Wet aanpak woonoverlast in werking getreden door toevoeging van art 151 d aan de Gemeentewet. Deze wet biedt de lokale overheid een aanvullend instrument in de aanpak van woonoverlast. Het wetsartikel bepaalt dat de gemeenteraad in een verordening aan de burgemeester de bevoegdheid kan geven om aan een veroorzaker van woonoverlast en/of degene die tegen betaling het pand in gebruik geeft een gedragsaanwijzing te geven. Met die bevoegdheid kan door de burgemeester bestuursrechtelijk worden opgetreden als er voor omwonenden ernstige en herhaaldelijke hinder wordt veroorzaakt in of vanuit een woning of in de onmiddellijke nabijheid van de woning. Het optreden kan in de vorm van een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang. Indien nodig kan er een, in de tijd begrensd, verbod om aanwezig te zijn in de woning c.q. op het erf van de woning worden opgelegd.

Via het online meldpunt Woonoverlast, op de website van de gemeente, kunnen bewoners melding maken van ernstige en voortdurende woonoverlast. Deze meldingen worden vervolgens beoordeeld en in behandeling genomen door een interventiespecialist van de afdeling Veiligheid. Het aantal meldingen waarvan de postcode bekend is, is als volgt verdeeld over Arnhem:

Wijken	Aantal meldingen	%
Centrum	53	15%
Spijkerkwartier	32	9%
Elderveld	26	7%
Klarendal	24	7%
Presikhaaf-West	23	6%
Malburgen-West	22	6%
Malburgen-Oost (Zuid)	22	6%
Malburgen-Oost (Noord)	18	5%
De Laar	17	5%
Arnhemse Broek	17	5%
Presikhaaf-Oost	17	5%
St. Marten/Sonsbeek	14	4%
Vredenburg/Kronenburg	13	4%
Geitenkamp	11	3%
Velperweg e.o.	10	3%
Rijkerswoerd	10	3%
Schuytgraaf	8	2%
Elden	7	2%
Monnikenhuizen	6	2%
Burgemeesterswijk/Hoogkamp	6	2%
Schaarsbergen e.o.	2	1%
Heijenoord/Lombok	2	1%
Klingelbeek e.o.	1	0%
Alteveer/Cranevelt	1	0%
Totaal	**362**	**100%**

Drugslocaties Arnhem in periode 2020-2023

Wijken	Aantal
Presikhaaf	35
Malburgen	34
Arnhem Broek	17
De Laar	14
Spijkerkwartier	13
Centrum	12
Geitenkamp	12
Klarendal	11
Schuytgraaf	7
Kronenburg	6

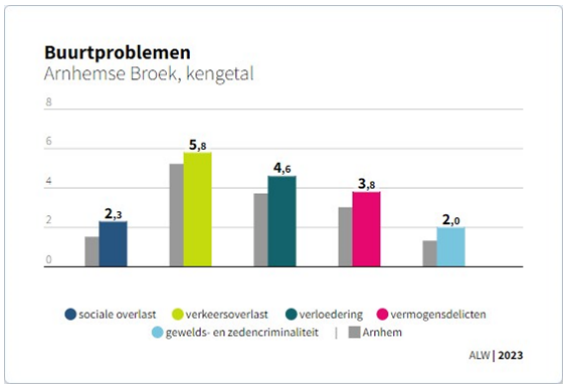
Vredenburg	5
Rijkerswoerd	4
Elderveld	3
Immerloo	3
Alteveer	2
Burgemeesterswijk/Hoogkamp	2
Hoogkamp	2
Monnikenhuizen	2
Heijenoord/Lombok	1
Klingelbeek e.o.	1
Velperweg e.o.	1
Malburgen-West	0
Malburgen-Oost (Noord)	0
Malburgen-Oost (Zuid)	0
Schaarsbergen	0
Totaal	**187**

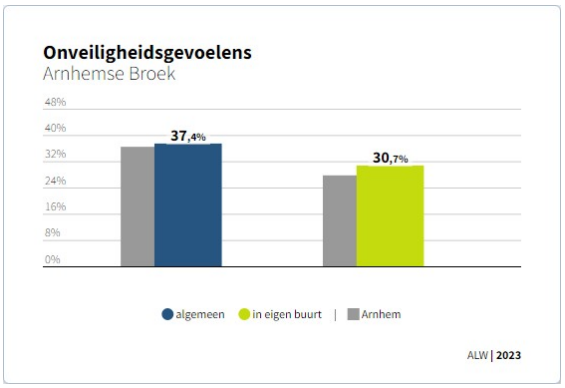
Op basis van bovengenoemde analyses is duidelijk dat er veel speelt op het gebied van leefbaarheid en veiligheid in de Arnhemse wijken. Sommige wijken springen hierbij in het oog. Op basis van de eerder omschreven beschikbare data en informatie afkomstig van onze (maatschappelijke) samenwerkingspartner. is de conclusie dat de volgende wijken in Arnhem een verplichte verhuurvergunning noodzakelijk is om eerdergenoemde problematiek op te lossen:

i. Arnhemse Broek
ii. Geitenkamp
iii. Malburgen-Oost (Noord)
iv. Malburgen-Oost (Zuid)
v. Malburgen-West
vi. Presikhaaf-Oost
vii. Presikhaaf-West
viii. Elderveld
ix. Vredenburg/ Kronenburg
x. Centrum
xi. De Laar
xii. Klarendal
xiii. Spijkerkwartier

Analyse Arnhemse Broek

Deze wijk scoort op alle leefbaarheidsindicatoren hoger dan het gemiddelde in de gemeente Arnhem. Uit de onderstaande data blijkt dat sociale overlast, verkeersoverlast, verloedering, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoger scoren dan gemiddeld in Arnhemse Broek. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 2,3 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Verkeersoverlast krijgt een 5,8 tegenover een 5,2 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal verloedering in Arnhemse Broek krijgt een 4,6 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 3,8 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 2,0 hoger dan 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde.

Daarnaast blijkt dat 37,4% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 30,7% zich onveilig in de wijk Arnhemse Broek tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Arnhemse Broek ALW monitor

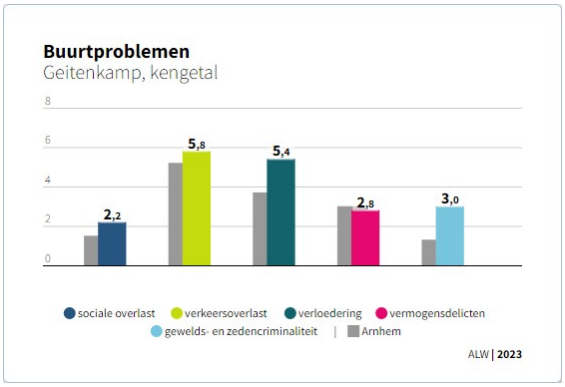
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

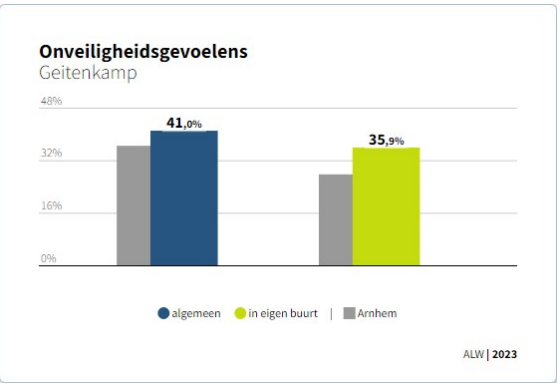
- Onderhoud/meer groen
- Geluidsoverlast
- Parkeeroverlast
- Afval
- Verkeersoverlast
- Drugsoverlast
- Dealers
- Hondenpoep
- Hangjongeren

In het Arnhemse Broek zijn 30 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 5% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk. In deze wijk zijn in de periode 2020-2023 17 drugslocaties gevonden. Hiermee staat deze wijk op de 3e plek gemeente breed van het aantal gevonden drugslocaties.

Analyse Geitenkamp

Uit de onderstaande data blijkt dat de sociale overlast, verkeersoverlast, verloedering, en gewelds- en zedencriminaliteit hoog scoren in Geitenkamp. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek. Vooral de verloedering en gewelds- en zedencriminaliteit zijn opvallend hoger dan het Arnhemse gemiddelde.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 2,2 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in geitenkamp krijgt een 5,4 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 3,0 hoger dan 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast blijkt dat 41% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 35,9% zich onveilig in de wijk Geitenkamp tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Geitenkamp ALW monitor

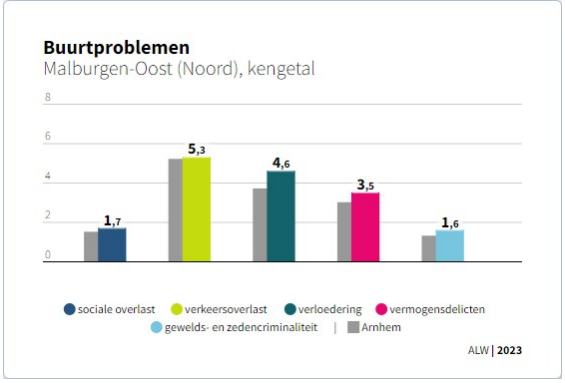
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

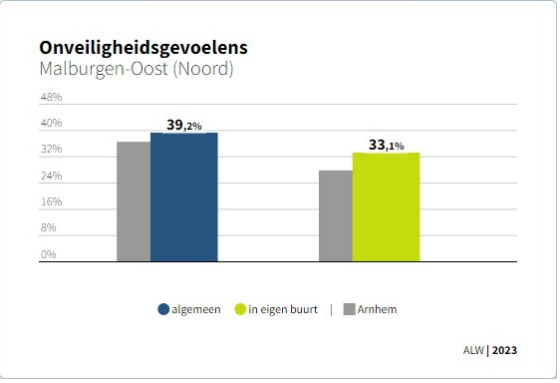
- Hangjongeren
- Afval
- Onderhoud/meer groen
- Hondenpoep
- Verkeersoverlast
- Drugsoverlast
- Geluidsoverlast

Uit gemeentelijke data blijkt dat in deze wijk in de periode 2020-2023 12 drugslocaties zijn aangetroffen. Hiermee staat deze wijk op een gedeelde 6e plaats van de 24 wijken in de gemeente Arnhem.

Analyse Malburgen-Oost (Noord)

Uit de onderstaande data blijkt dat sociale overlast, verloedering, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoger scoren dan gemiddeld in Malburgen-Oost (Noord). Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 1,7 licht hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in Malburgen-Oost (Noord) krijgt een 4,6 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 3,5 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 1,6 hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde.

Daarnaast blijkt dat 39,2% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 33,1% zich onveilig in de wijk Malburgen-Oost (Noord) tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Malburgen-Oost (Noord) ALW monitor

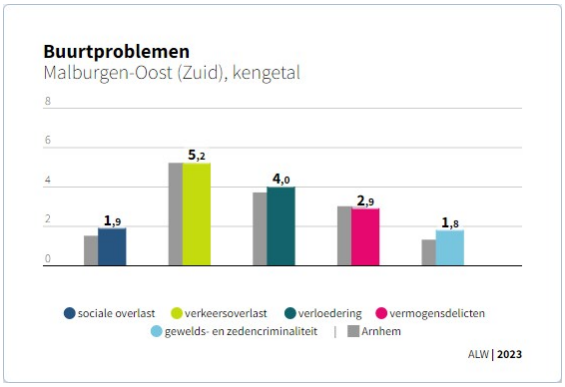
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

- Drugsoverlast
- Geluidsoverlast
- Onderhoud/meer groen
- Onderhoud/meer speeltuinen
- Afval
- Parkeeroverlast
- Hondenpoep
- Verkeersoverlast
- Hangjongeren

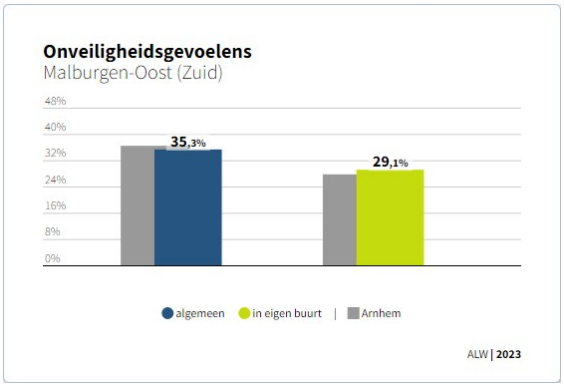
In Malburgen-Oost (Noord) zijn 31 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 5% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk. In de gehele wijk Malburgen zijn 34 drugslocaties gevonden in de periode 2020-2023. Dit betreft Malburgen Noord en Zuid gecombineerd.

Analyse Malburgen-Oost (Zuid)

Uit de onderstaande data blijkt dat de sociale overlast, verloedering en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal licht hoger scoren dan gemiddeld in Malburgen-oost (Zuid). Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek.



Het kengetal sociale overlast is met een score van 1,9 licht hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in Malburgen-Oost (Zuid) krijgt een 4,0 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 1,8 hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde.



Daarnaast blijkt dat 35,8% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 29,1% zich onveilig in de wijk Malburgen-Oost (Zuid) tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Malburgen-Oost (Zuid) ALW monitor

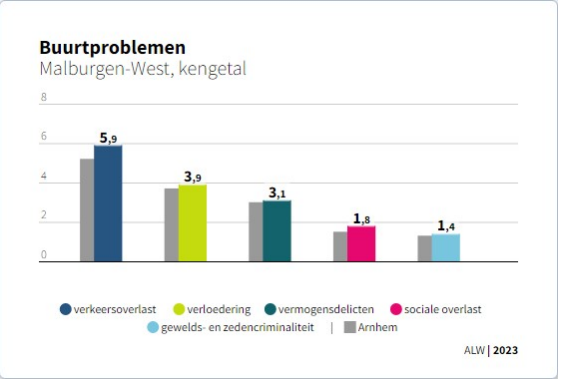
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

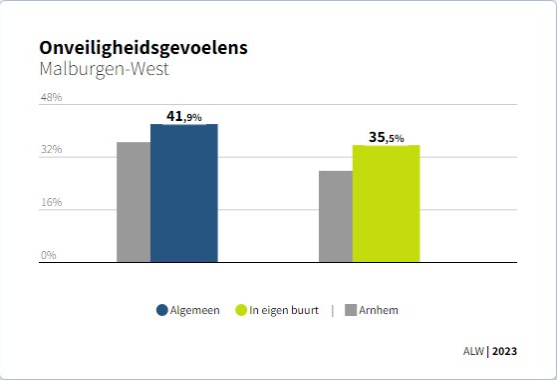
- Afval
- Drugsoverlast
- Parkeeroverlast
- Geluidsoverlast
- Hangjongeren
- Verkeersoverlast
- Onderhoud/meer groen

In Malburgen-Oost (Zuid) zijn 29 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 6% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk.
In de hele wijk Malburgen zijn 34 drugslocaties gevonden in de periode 2020-2023. Dit betreft Malburgen Noord en Zuid gecombineerd.

Analyse Malburgen-West

Uit de onderstaande data blijkt dat verkeersoverlast, verloedering, sociale overlast, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoger scoren dan gemiddeld in de wijk Malburgen-West. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 1,8 licht hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in Malburgen-West krijgt een 3,9 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 3,1 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 1,4 hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Hiermee scoort deze wijk iets hoger op leefbaarheidsproblematiek dan een gemiddelde Arnhemse wijk.

Daarnaast blijkt dat 41,9% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 35,5% zich onveilig in de wijk Malburgen-West tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Malburgen-West ALW monitor

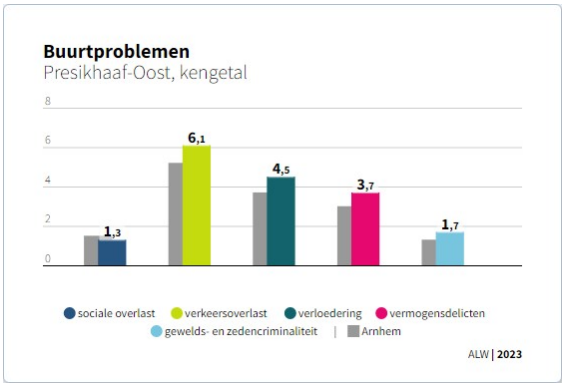
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

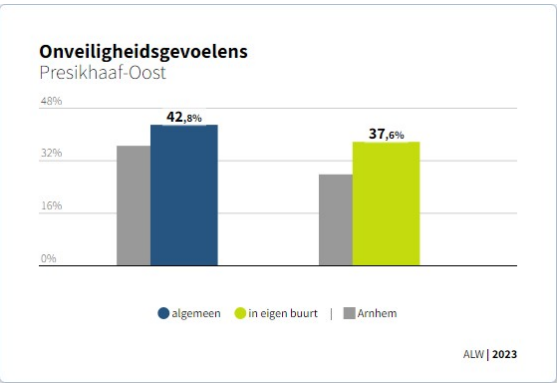
- Drugsoverlast
- Onderhoud/meer groen
- Afval
- Parkeeroverlast
- Verkeersoverlast
- Onderhoud/meer speeltuinen
- Hangjongeren
- Geluidsoverlast

In Malburgen West- zijn 9 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 6% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk (22 meldingen bij de gemeente in totaal in 2023).

Analyse Presikhaaf-Oost

Uit de onderstaande data blijkt dat de verkeersoverlast, verloedering, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoog scoren in Presikhaaf-Oost. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek. Vooral verkeersoverlast, verloedering en vermogensdelicten zijn hoger dan het Arnhemse gemiddelde.





Het kengetal verloedering in Presikhaaf-Oost krijgt een 4,5 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 1,7 hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast krijgt het kengetal vermogensdelicten een 3,7 tegenover een 3,0 in Arnhem gemiddeld.

Daarnaast blijkt dat 42,8% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 37,6% zich onveilig in de wijk In Presikhaaf-Oost tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Presikhaaf-Oost ALW monitor

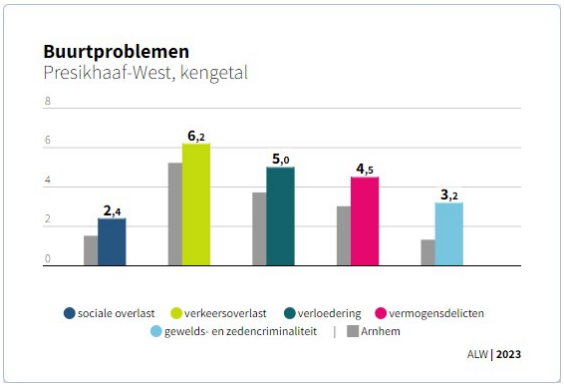
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

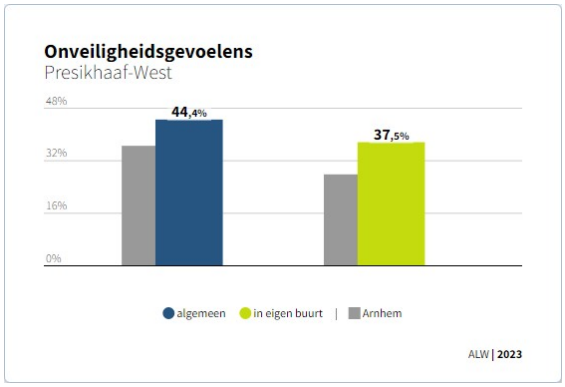
- Afval
- Parkeeroverlast
- Verkeersoverlast
- Geluidsoverlast
- Onderhoud/meer groen
- Hangjongeren
- Drugsoverlast
- Dealers

Uit gemeentelijke data blijkt dat in de gehele wijk Presikhaaf in de periode 2020-2023 in totaal 35 drugslocaties zijn aangetroffen. Het is belangrijk om te vermelden dat dit Presikhaaf-West en Presikhaaf-Oost samen is. Hiermee zijn in dit gebied de meeste drugslocaties aangetroffen van Arnhem. Daarnaast zijn in Presikhaaf-Oost 40 pandcontroles uitgevoerd door de gemeente. Hiermee staat deze wijk op de tweede positie van de gemeente Arnhem. Daarnaast komt 5% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk.

Analyse Presikhaaf-West

Uit de onderstaande data blijkt dat de sociale overlast, verkeersoverlast, verloedering, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoog scoren in Presikhaaf-West. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek. Vooral de verloedering, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit zijn opvallend hoger dan het Arnhemse gemiddelde.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 2,4 duidelijk hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in Presikhaaf-West krijgt een 5,0 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 3,2 evident hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast krijgt het kengetal vermogensdelicten een 4,5 tegenover een 3,0 in Arnhem gemiddeld.

Daarnaast blijkt dat 44,4% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 37,5% zich onveilig in de wijk Presikhaaf-West tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Presikhaaf-West ALW monitor

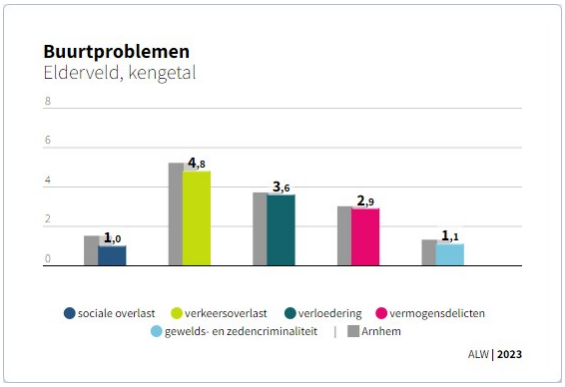
Met openvragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

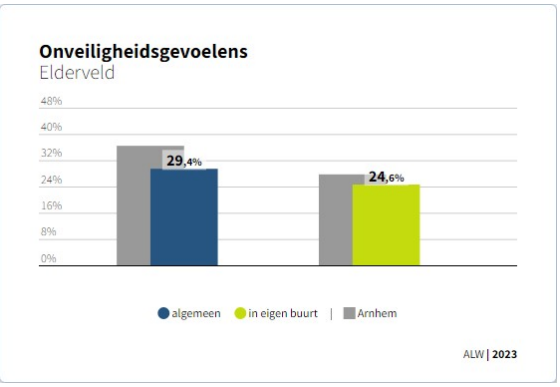
- Onderhoud/meer groen
- Onderhoud/meer speeltuinen
- Drugsoverlast
- Afval
- Hangjongeren
- Geluidsoverlast
- Verkeersoverlast
- Dealers

Uit gemeentelijke data blijkt dat in de gehele wijk Presikhaaf in de periode 2020-2023 in totaal 35 drugslocaties zijn aangetroffen.
Het is belangrijk om te vermelden dat dit Presikhaaf-West en Presikhaaf-Oost samen is. Hiermee zijn in dit gebied de meeste drugslocaties aangetroffen van Arnhem. Daarnaast zijn in deze wijk 16 pandcontroles uitgevoerd door de gemeente en komt 6% van de woonoverlast meldingen in de gemeente Arnhem uit deze wijk.

Analyse Elderveld

Uit de onderstaande data blijkt dat indicatoren van leefbaarheidsproblematiek in Elderveld iets positiever scoren dan een gemiddelde wijk in Arnhem. Om te voorkomen dat deze wijk in de toekomst afglijdt, is het belangrijk om een vergunningstelsel in te voeren. De beschikbare data wijkt niet ver af van het gemiddelde. Dat de wijk in de toekomst verder kan afglijden blijkt uit het aantal woonoverlast meldingen in deze wijk.





De leefbaarheidskengetallen en het kengetal onveiligheid liggen iets onder het Arnhemse gemiddelde. Sociale overlast is met een 1,0 lager dan het Arnhemse gemiddelde van 1,3. Verloedering scoort een 3,6 tegenover een Arnhems gemiddelden van een 3,7. Het kengetal van vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit liggen met 2,8 en 1,1 iets onder het gemiddelde van 3,0 en 1,3. In Elderveld voelt 24,6% zich onveilig in eigen wijk. In deze wijk zetten wij in op het voorkomen afglijden middels het vergunningstelsel.

Elderveld ALW monitor

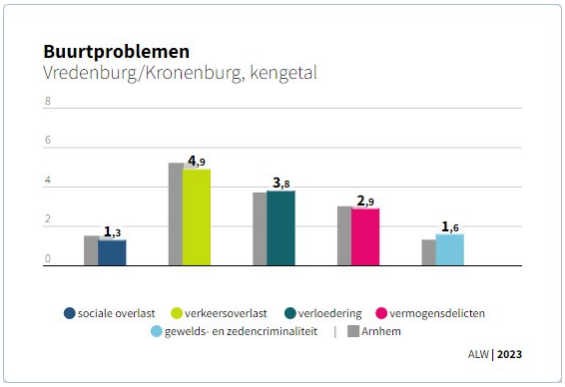
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

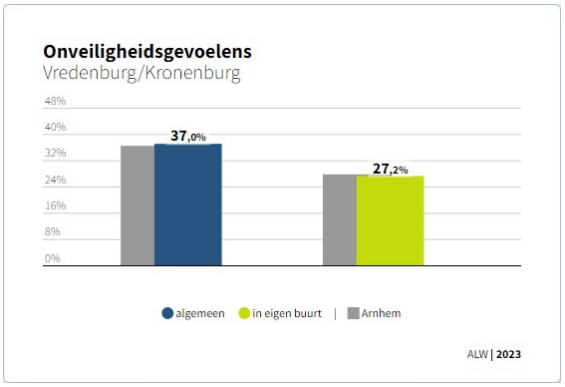
- Hondenpoep
- Geluidsoverlast
- Hangjongeren
- Afval
- Verkeersoverlast
- Onderhoud/meer groen
- Parkeeroverlast

In Elderveld zijn 16 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 7% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk.
Hiermee komt deze wijk op een gedeelde 3e plaats in de gemeente Arnhem. Dit is een indicatie dat veel woonoverlast(problematiek) speelt in Elderveld. In deze wijk zijn in de periode 2020-2023 in totaal 3 drugslocaties gevonden.

Analyse Vredenburg/Kronenburg

Uit de onderstaande data blijkt dat verloedering en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal hoog scoren in Vredenburg/Kronenburg. De overige indicatoren scoren licht lager dan het Arnhemse gemiddelde. Hiermee dreigt deze wijk verder af te glijden en meer leefbaarheidsproblematiek te krijgen. Ook het onveiligheidsgevoel zit in de buurt van het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast zijn er in Vredenburg/Kronenburg 11 drugslocaties gevonden in de periode 2020-2023.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 1,3 iets lager dan het Arnhemse gemiddelde van 1,3. Verkeersoverlast krijgt een 4,9 tegenover een 5,2 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal verloedering in Vredenburg/Kronenburg krijgt een 3,8 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 2,9 iets lager dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 1,6 hoger dan 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde.

Daarnaast blijkt dat 37% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 27,2% zich onveilig in de wijk Vredenburg/Kronenburg tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Vredenburg/Kronenburg ALW monitor

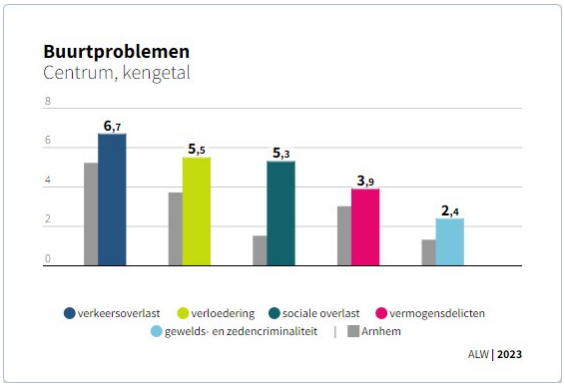
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

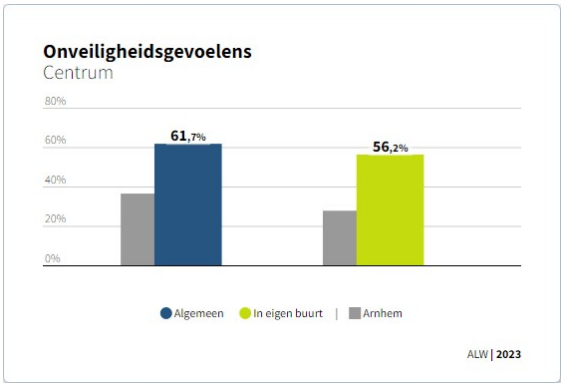
- Geluidsoverlast
- Parkeeroverlast
- Afval
- Hondenpoep
- Onderhoud/meer groen
- Verkeersoverlast
- Drugsoverlast
- Onderhoud/meer speeltuinen

In Vredenburg/Kronenburg zijn 16 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 4% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk. In deze wijk zijn in de periode 2020-2023 in totaal 11 drugslocaties gevonden.

Analyse Centrum

Uit de onderstaande data blijkt dat de indicatoren van buurtproblemen het hoogste scoren van de Arnhemse wijken waar de verhuurvergunning ingesteld wordt. Vooral de het kengetal voor sociale overlast en verloedering zijn opvallen hoog in het Centrum. Deze wijk ervaart zware leefbaarheidsproblematiek en ingrijpen is wenselijk. Het onveiligheidsgevoel in deze wijk ligt zo'n 30% hoger dan in andere wijken. Deze wijk heeft met 53 meldingen de meeste meldingen van woonoverlast in de gemeente Arnhem. Daarnaast zijn er in het centrum 12 drugslocaties gevonden in de periode 2020-2023.





Verkeersoverlast krijgt een 6,7 tegenover een 5,2 gemiddeld in de gemeente Arnhem.
Het kengetal verloedering in het Centrum een 5,5 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal sociale overlast is met een score van 5,3 evident hoger lager dan het Arnhemse gemiddelde van 1,3. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 3,9 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 2,4 hoger dan 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde.

Daarnaast blijkt dat 61,7% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 56,2% zich onveilig in het centrum tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Centrum ALW monitor

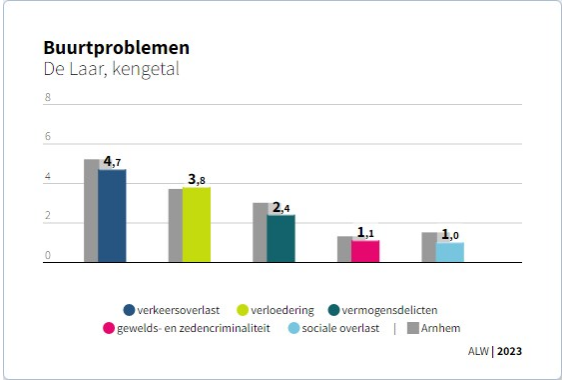
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

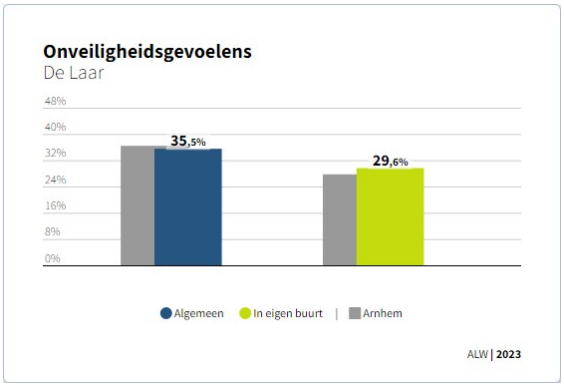
- Geluidsoverlast
- Verkeersoverlast
- Drugsoverlast
- Criminaliteit
- Afval
- Onderhoud/meer groen
- Overlast horeca
- Hangjongeren

In Centrum zijn 17 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 15% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk (het hoogste van de gemeente Arnhem). In deze wijk zijn in de periode 2020-2023 in totaal 12 drugslocaties gevonden.

Analyse De Laar

Uit de onderstaande data blijkt dat indicatoren van leefbaarheidsproblematiek in De Laar iets positiever scoren dan een gemiddelde wijk in Arnhem.





We zien echter een vergoot risico om in de toekomst verder afglijden. Dit blijkt uit het aantal woonoverlast meldingen in deze wijk (17 in totaal 5% van het totaal). Daarnaast is het aantal aangetroffen drugslocaties een indicatie van mogelijk afglijden van de wijk (in totaal 14 locaties aangetroffen in 2023). De Laar staat hiermee op de 4e plek van de meest opgerolde drugslocaties in een wijk. Daarnaast voelt 29,6% zich onveilig in deze wijk tegenover 27,7 gemiddeld in Arnhem. Ook scoort het kengetal van de verloedering met een 3,8 hoger dan het gemiddelde met een 3,7 in De Laar. Om te voorkomen dat deze wijk in de toekomst afglijdt, is het belangrijk om een vergunningstelsel ook hier in te voeren.

De Laar ALW monitor

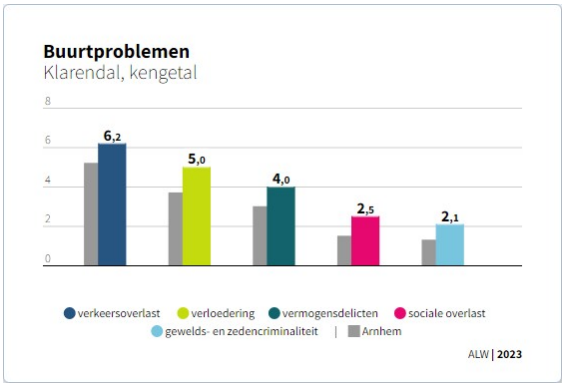
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

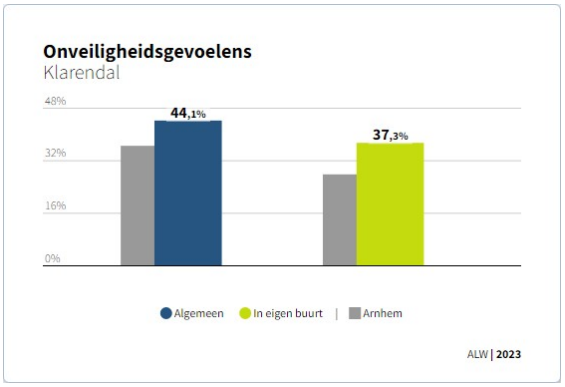
- Parkeeroverlast
- Onderhoud/meer groen
- Verkeersoverlast
- Onderhoud/meer speeltuinen
- Hangjongeren
- Hondenpoep
- Geluidsoverlast
- Afval
- Drugsoverlast
- Dealers

In De Laar zijn 11 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 5% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk (17 meldingen bij de gemeente in totaal in 2023). In totaal zijn in deze wijk 14 drugslocaties aangetroffen in de periode 2020-2023.

Analyse Klarendal

Uit de onderstaande data blijkt dat verkeersoverlast, verloedering, sociale overlast, vermogensdelicten en gewelds- en zedencriminaliteit allemaal ruim hoger scoren dan gemiddeld in de wijk Klarendal. Dit zijn allemaal indicatoren van leefbaarheidsproblematiek.





Het kengetal sociale overlast is met een score van 2,5 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 1,5. Het kengetal verloedering in Klarendal krijgt een 5,0 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 4,0 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 2,1 hoger de 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast scoort verkeersoverlast met een 6,2 hoger dan het kengetal 5,2 gemiddeld in de gemeente Arnhem .

Hiermee scoort deze wijk duidelijk hoger op leefbaarheidsproblematiek dan een gemiddelde Arnhemse wijk. Daarnaast blijkt dat 44,1% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig voelt tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 37,3% zich onveilig in de wijk Klarendal tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Klarendal ALW monitor

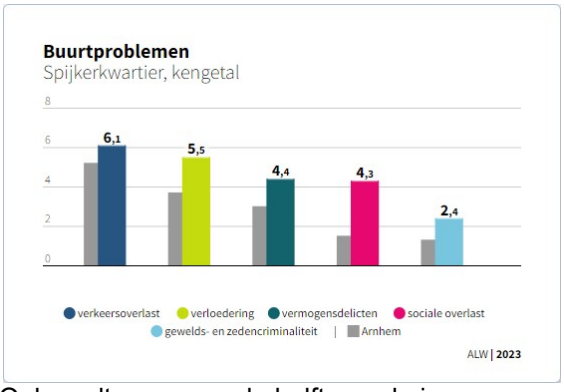
Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

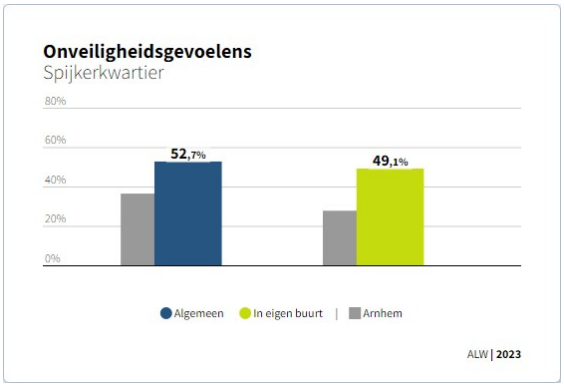
- Drugsoverlast
- Parkeeroverlast
- Verkeersoverlast
- Geluidsoverlast
- Hondenpoep
- Afval
- Dealers
- Hangjongeren
- Onderhoud/meer groen

In Klarendal zijn 21 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Daarnaast komt 7% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk (24 meldingen bij de gemeente in totaal in 2023). In totaal zijn in deze wijk 11 drugslocaties aangetroffen in de periode 2020-2023.

Analyse Spijkerkwartier

Uit de onderstaande data blijkt dat de indicatoren van buurtproblemen hoog scoren. Vooral de het kengetal voor sociale overlast en verloedering zijn opvallen hoog in het Spijkerkwartier. Deze wijk ervaart duidelijk leefbaarheidsproblematiek en ingrijpen is wenselijk.





Ook voelt ongeveer de helft van de inwoners zich onveilig in eigenwijk. Het Spijkerkwartier heeft de meeste integrale controles van de gemeente Arnhem (60 in totaal). 9% van de woonoverlast meldingen komen uit deze wijk in 2023 in totaal 32 meldingen. Daarnaast zijn in deze wijk 13 drugslocaties aangetroffen in de periode 2020-2023.

Het kengetal verloedering in het Spijkerkwartier een 5,5 tegenover een 3,7 gemiddeld in de gemeente Arnhem. Het kengetal sociale overlast is met een score van 4,3 evident hoger lager dan het Arnhemse gemiddelde van 1,3. Het aantal vermogensdelicten ligt met een 4,4 hoger dan het Arnhemse gemiddelde van 3,0. Het kengetal gewelds- en zedencriminaliteit is in deze wijk met een 2,4 hoger dan 1,3 voor het Arnhemse gemiddelde. Daarnaast blijkt dat 52,7% van de bewoners van deze wijk zich weleens onveilig tegenover 36,4% gemiddeld voor de gemeente Arnhem. Daarnaast voelt 49,1% zich onveilig in het centrum tegenover 27,7% gemiddeld in de gemeente Arnhem.

Spijkerkwartier ALW monitor

Met open vragen is aan inwoners gevraagd wat zij de belangrijkste problemen van hun wijk vinden. Inwoners noemen dan voornamelijk:

- Afval
- Drugsoverlast
- Dealers
- Onderhoud/meer groen
- Parkeeroverlast
- Verkeersoverlast
- Hondenpoep
- Geluidsoverlast

In het Spijkerkwartier zijn 60 integrale pandcontroles uitgevoerd in de periode 2020-2023 door de gemeente. Dit zijn de meeste controles van alle wijken in de gemeente Arnhem (17% van het totaal). Daarnaast komt 9% van de woonoverlast meldingen uit deze wijk (32 meldingen in 2023). In deze wijk zijn in de periode 2020-2023 in totaal 13 drugslocaties gevonden.

Bijlage III behorende bij de ‘Verhuurverordening 2025 gemeente Arnhem’ van [datum raadsbesluit]

Onderbouwing vergunningplicht voor verblijfsruimten arbeidsmigranten
De algemene verhuurvergunning dient, krachtens de Wet goed verhuurderschap, ingesteld te worden op basis van leefbaarheidsproblematiek. Bij een verhuurvergunning arbeidsmigranten wordt er gewerkt met andere invoeringscriteria. In de *handreiking goed verhuurderschap* van de VNG is opgenomen dat de invoering van een vergunningstelsel arbeidsmigranten proportioneel en noodzakelijk dient te zijn.

Beschermen arbeidsmigranten
De verhuurvergunning arbeidsmigranten is een instrument die over de gehele gemeente wordt ingesteld via de verhuurverordening. De invoering van de vergunning arbeidsmigranten heeft in eerste plaatst als doel het beschermen van de arbeidsmigranten als huurders (consumentenbescherming in Europeesrechtelijke zin). Daarom geldt het invoeren van een verhuurvergunning voor arbeidsmigranten voor de hele gemeente waar een dergelijke vergunning wordt ingesteld via de huisvestingsverordening. Hiermee is de invoering gericht op het beschermen van arbeidsmigranten tegen onwenselijk verhuursituaties. De huurdersrechten worden via het vergunningstelsel geborgd en heeft als doel slecht verhuurderschap te voorkomen.

Noodzakelijk en proportioneel
In Arnhem constateren wij met grote regelmaat dat arbeidsmigranten verblijven in woningen van slechte kwaliteit. Daarnaast constateren wij dat arbeidsmigranten kwetsbaar zijn voor uitbuiting of misleiding doordat zij niet op de hoogte zijn van de (lokale) wetgeving op het gebied van huurrecht en/of de taal niet voldoende machtig zijn. Dit creëert onwenselijke situaties zoals:

- Slecht verhuurderschap;
- Uitbuiting;
- Afhankelijkheidsrelatie;
- Geen (vast) huurcontract;
- Niet (de mogelijkheid hebben tot het) inschrijven op hun huuradres
- Te hoge huur;
- Wonen in slecht onderhouden woningen (gezondheidsrisco’s);
- Leefbaarheidsproblematiek.

De bovenstaande signalen komen bij ons binnen via de gemeentelijke kanalen en maatschappelijke organisaties. Deze signalen vallen allemaal onder het consumenten(huur)recht en situationeel ook onder het strafrecht.

Blijkens de *handreiking goed verhuurderschap* van de VNG dient er voor de invoering van een verhuurvergunning arbeidsmigranten door de beleidsmaker(s) stil gestaan te worden bij de onderstaande elementen:

1. *Wat is het beoogde doel van de regeling ofwel is de maatregel noodzakelijk en geschikt is voor het bestrijden van…?;*
2. *Rechtvaardigt de ernst van de problematiek de inzet van deze maatregelen…? (proportionaliteit)*
3. *Kan de problematiek niet met andere (eenvoudiger) middelen bestreden worden…? (subsidiariteit)*
4. *Is de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar*

Aan de hand van bovenstaande vier punten volgt hier een onderbouwing voor de invoering de verhuurvergunning arbeidsmigranten.

1. Beoogd doel invoering vergunningstelsel arbeidsmigranten

De gemeente Arnhem staat voor huurders en huurdersrechten. Onderscheidt tussen inwoners van onze stad maken wij niet en het borgen van huurkwaliteit in onze wijken is essentieel. Een gezonde particuliere verhuurmarkt bestaat uit goed verhuurderschap volgens de Wet goed verhuurderschap. Als gemeente willen wij een goede en veilige leefomgeving realiseren middels het verplichte vergunningstelsel voor huisvesting van arbeidsmigranten. Een vergunningstelsel voor huisvesting van arbeidsmigranten is naast een handhaafinstrument ook een instrument om bewustwording te creëren bij particuliere verhuurders. Via het vergunningstelsel dwingen we af dat verhuurders hun zaken goed op orde te hebben.

Ook tijdelijke inwoners van de gemeente Arnhem zijn onderdeel van onze wijken en hebben een duidelijke plaats binnen het bedrijfsleven van onze stad en regio. Daarnaast zijn arbeidsmigranten maatschappelijk gezien onderdeel van de Arnhemse wijken en dragen zij bij aan een inclusieve gemeenschap.

In Arnhem bejegenen wij iedereen gelijk zonder onderscheidt te maken in afkomst (de basis beginselen van de Grondwet). Dit beginsel is van toepassing op de Arnhemse woningmarkt. Ook arbeidsmigranten hebben recht op goede huisvesting en duidelijke (juridische) afspraken met hun huisbaas. Arbeidsmigranten in Nederland en Arnhem hebben dezelfde huurdersrechten en genieten dezelfde consumentenbescherming van de Europese Unie. In lijn met de Woonvisie 2024 gaan wij voor een ongedeelde stad waar iedereen gelijk is. Uitbuiting, afhankelijkheid van de huisbaas, onduidelijke huurcontracten en slechte woonsituaties zijn onacceptabel uit humaan en juridisch oogpunt. In de praktijk blijkt dat arbeidsmigranten terecht komen in een afhankelijkheidsrelatie of te maken krijgen met slecht verhuurderschap. Arbeidsmigranten zijn vaak afhankelijk van hun werkgever of het uitzendbureau. Naast werk regelen deze vaak ook de huisvesting en de zorgverzekering. Onwenselijke afhankelijkheidsrelaties werkt arbeidsuitbuiting in de hand.

Daarom is het van belang dat er ingegrepen wordt op de Arnhemse woningmarkt. Ingrijpen is mogelijk door het instellen van een vergunningstelsel in de vorm van een verhuurvergunning. Hiermee streven wij de volgende doelen na:

- Respecteren van de grondwettelijke beginselen van de Nederlandse rechtstaat;
- Borgen goed verhuurderschap in onze stad;
- Voorkomen en beëindigen van uitbuiting/ afhankelijkheidsrelaties;
- Duidelijke en eerlijke huurcontracten;
- Voorkomen van gezondheid-veiligheidsrisco’s;
- Het realiseren van goede huisvesting van arbeidsmigranten.

Met de verhuurvergunning voor de verhuur aan arbeidsmigranten kan de gemeente aanvullende voorwaarden stellen aan verhuurders:

- maximum aantal personen per kamer (voor de gemeente Arnhem één persoon per afzonderlijk afsluitbare ruimte);
- eerlijke huurcontracten;
- voorwaarden ten aanzien van sanitair, was- en kookvoorzieningen.

Het verbeteren van de condities waaronder verhuurd mag worden draagt bij aan de rechtspositie van de huurder en de gelijke behandeling op de woningmarkt. Het kaderen en duidelijk maken van de eisen en voorwaarden voor het verhuren van kamers/woonruimtes zorgt voor een level playing field voor verhuurders en borgen van het goed verhuurderschap in de gemeente Arnhem.
Het stellen van duidelijke voorwaarden en normen aan verhuurders aan huurwoningen voor arbeidsmigranten zorgt voor een kwalitatief beter aanbod. Hiermee heeft de verhuurvergunning een regulerende werking voor de Arnhemse woningmarkt. Het verhuren van kamers kan immers alleen nog onder uniforme condities, met de mogelijkheid tot handhaving indien er niet wordt voldaan aan de voorwaarden van het vergunningstelsel.

Rapportages
Uit de regionale handreiking huisvesting internationale werknemers van de Groene Metropoolregio (2022) blijkt de nood voor het realiseren van goede huisvesting voor arbeidsmigranten:" *Het tekort aan goede en veilige huisvesting van internationale werknemers leidt tot meerdere problemen in onze regio. Allereerst leidt ondermaatse huisvesting tot gezonds- en veiligheidsrisico's voor de internationale werknemer zelf en tot overlast voor omwonenden, waardoor de (ervaren) leefbaarheid (in voornamelijk de bebouwde kom) onder druk komt te staan. Een bijkomend probleem is dat, doordat werkgevers (al dan niet genoodzaakt) en huisjesmelkers (al dan niet bewust) woningen opkopen om daar internationale werknemers in te huisvesten, de beschikbaarheid van betaalbare woningen voor andere inwoners van onze regio in het gedrang komt.".*

Dit onderzoek van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen bevestigt de noodzaak van degelijk beleid en het beschermen van arbeidsmigranten. Daarnaast bevestigt dit onderzoek dat arbeidsmigranten te maken krijgen met ondermaatse huisvesting. Aanvullend wordt het beeld bevestigd dat slechte huisvesting invloed heeft op de leefbaarheid in de wijk. Een oplossing voor deze geschetste problemen is het realiseren van voldoende kwalitatieve huisvesting, aldus het rapport. Hiermee wordt het belang onderstreept van het invoeren en handhaving van een vergunningstelsel voor het verhuren aan arbeidsmigranten in de gemeente Arnhem.
De noodzaak van goede huisvesting van arbeidsmigranten blijkt daarnaast uit de volgende twee rapporten voortvloeiend uit de commissie Roemer:

- *"Geen tweederangsburgers. Aanbevelingen om misstanden bij **arbeidsmigranten** in Nederland tegen te gaan"* (2020)
- Jaarrapportage arbeidsmigranten 2023: 3 jaar na Roemer.

Deze rapportages bevestigen het beeld van de situatie van arbeidsmigranten in Nederland zoals geschetst in deze onderbouwing. Het verbeteren van de rechtspositie van arbeidsmigranten begint met zelfstandige huurcontracten. Daarnaast is het belangrijk dat de huisvesting minder afhankelijk wordt van de werkgever (de ongewenste afhankelijkheidsrelatie). Na beëindigen van de arbeidsovereenkomst blijkt uit deze rapportages dat de huurovereenkomst ook beëindigt kan worden. Dit zorgt voor een afhankelijkheidsrelatie en verzwakt de positie van huurders/arbeidsmigranten. Blijkens de *Jaarrapportage arbeidsmigranten 2023: 3 jaar na Roemer is de Wet goed verhuurderschap* een effectief middel om de huisvestingsituatie van arbeidsmigranten te verbeteren. De geschetste situatie door de commissie Roemer is van toepassing op de Arnhemse woningmarktsituatie en benadrukt de urgentie van ingrijpen om maatschappelijke en sociaal-economische problemen te voorkomen. Als gemeente Arnhem willen wij deze elementen bestrijden door het invoeren van de verhuurvergunning arbeidsmigranten.

2. Rechtvaardigt de ernst van de problematiek de inzet van deze maatregelen…? (proportionaliteit)

Bij de invoering van een verhuurgunning arbeidsmigranten moet de afweging gemaakt worden of dit instrument proportioneel is voor het probleem dat bestaat in de gemeente Arnhem. Ingrijpen in de verhuurmarkt van arbeidsmigranten moet dusdanig zwaarwegend zijn dat het gerechtvaardigd is om een verhuurvergunning arbeidsmigranten in te voeren op basis van de Wet goed verhuurderschap. Dat ingrijpen nodig is blijkt uit de volgende uiteenzetting van het team Veiligheid van de gemeente Arnhem.

“We treffen arbeidsuitbuiting aan in woningen, in de horeca, massagesalons en bedrijventerreinen. Maar de omstandigheden waarin (arbeids-)migranten veelal werken, zijn Nederland en Arnhem onwaardig. Daarom maken we het de uitbuiters moeilijker, spreken we uitzendbureaus aan op hun verantwoordelijkheid en laten we (arbeids-)migranten weten dat ze welkom zijn en recht hebben op een goed werkend leven hier. Bij de komst van de vluchtelingen uit Oekraïne hebben we voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd over welke rechten en plichten zij in Nederland hebben o.a. op het gebied van werk. Dit doen we ook bij (arbeids-) migranten. Aan de hand van het stappenplan dat is ontwikkeld door de universiteit Tilburg en CoMensha zorgen we ervoor dat migranten welkom zijn in Arnhem en weten welke rechten en plichten zij hebben volgens Nederlandse maatstaven. Daarbij maken we eveneens gebruik van het rapport van het Aanjaagteam Bescherming Arbeidsmigranten. Genoemde rapporten ondersteunen ons in het weerbaar maken van (arbeids-)migranten tegen personen en werkgevers die misbruik willen maken van hun kwetsbare positie. Ook kunnen wij als gemeente voorwaarden scheppen. Zo hebben we recent nieuw beleid ontwikkeld omtrent kamerverhuur in woonwijken om de concentratie en overlast te beperken. Ook verbeteren we hun omstandigheden, zodat ze niet afhankelijk hoeven te zijn van hun uitbuiters”

Bovenstaande toont aan dat het onderwerp sterk speelt in de gemeente en er al veel gedaan wordt om de kwetsbare positie van arbeidsmigranten de versterken. De genoemde middelen en acties hebben helaas een beperkte preventieve werking. De verhuurvergunning is geeft hier een invulling aan.

Met betrekking tot arbeidsuitbuiting zien we het volgende:

- Arbeidsmigranten raken hun werk kwijt en daarmee ook de woning en belanden op straat zonder vangnet;
- Uit de integrale controle in woningen blijkt dat arbeidsmigranten in (te) kleine ruimtes worden gehuisvest;
- Buitenlandse werknemers worden onderbetaald, werken geregeld illegaal (zonder geldige verblijfsvergunning) en hebben geen contracten = geen rechtszekerheid. We treffen hen aan in de horeca, massagesalons en bedrijventerreinen.

Meer dan een op de zeven uitzendbureaus, ongeveer 15 procent, overtreedt bewust de wet, volgens een inschatting van de Nederlandse Arbeidsinspectie. Daarmee zou Nederland rond de 2.500 malafide uitzendbureaus tellen. Niet alleen de uitwassen – onderbetaling, te lange werkdagen, slechte huisvesting – zijn een probleem. Arbeidsmigratie is ook zélf een structureel probleem, zegt Rits de Boer, Inspecteur-Generaal van de Arbeidsinspectie (NRC, 17-11-2022). Uitzendbureaus en/of werkgevers zijn zoals eerder gesteld vaak verweven met de woonplek van arbeidsmigranten. Dit zorgt naast onveilige werksituaties ook voor een precaire balans voor arbeidsmigranten. Arbeidsmigranten zijn immers afhankelijk van hun werkgever/uitzendbureau voor (goede) huisvesting.

Om (woon)overlast en uitbuiting tegen te gaan organiseert de gemeente Arnhem een pandenoverleg waaraan partners met toezichthoudende bevoegdheden deelnemen ten behoeve van integrale bestuurlijke controles. Dit zijn o.a. toezichthouders en/of medewerkers van de afdeling Veiligheid, de afdeling Burgerzaken, de omgevingsdienst regio Arnhem (ODRA), de arbeidsinspectie (NLA) en de politie. Het doel van het pandenoverleg is het signaleren en waar nodig gezamenlijk interventies inzetten ten behoeve van het aanpakken van panden waaruit overlast en vermoedelijk onveilige situaties voortkomen.

In de periode 2019-2023 zijn er 294 panden aangemeld vanuit maatschappelijke organisaties en inwoners om te controleren op strafbare feiten. Dit toont aan dat huisvesting samengaat met signalen zoals overlast of uitbuiting.

3. ***Kan de problematiek niet met andere (eenvoudiger) middelen bestreden worden…? (subsidiariteit)***

In de gemeente Arnhem hebben wij reeds een aantal instrumenten ingesteld om de woningmarkt te beschermen. Denk hierbij een het facetplan woningsplitsing en verkamering, de opkoopbescherming en het Meldpunt foute verhuurders. Ondanks de regulatie van de Arnhemse woningmarkt constateren wij dat het verbeteren van de positie van arbeidsmigranten problemen met zich meebrengt. Handhaving op huurcontracten is niet mogelijk via een facetplan of de opkoopbescherming.

Als gemeente is het mogelijk om te handhaven op basis van het BBL of op basis van omgevingsvergunning. Sinds de invoering van het verplichte Meldpunt Foute Verhuurders in de gemeente (op basis van de Wet goed verhuurderschap) hebben inwoners/arbeidsmigranten een meldpunt om intimidatie en discriminatie te melden bij de Huurdersbalie. Dit is echter wel een proces via de huurcommissie. Deze doelgroep heeft soms geen huurcontract of weet de route naar het meldpunt niet te vinden. Bovendien hebben zijn de huurders bang hun werk en/of woonruimte te verliezen. Dit is daarom maar een beperkt effectief middel om misstanden aan de voorkant aan te pakken als gemeente. Voor het verbeteren van de positie van arbeidsmigranten is een instrument nodig met een preventief en normerend karakter zoals een verhuurvergunning arbeidsmigranten.
Voor handhaving op woonoverlast en huurdersrechten is een andere verhouding tot de particuliere markt nodig. Indien een verhuurder eenmaal een omgevingsvergunning heeft, dan is lastig om de huurdersrechten te borgen. Daarnaast is er een woningvoorraad van woningen die al tientallen jaren in de verhuur zijn. Ingrijpen op de verhuurmarkt om excessen te voorkomen bij arbeidsmigranten is als gemeente lastig onder de huidige voorwaarden.
Willen wij als gemeente publiekrechtelijk handhaven dan is een vergunningstelsel met een verhuurvergunning voor arbeidsmigranten nodig.

Hiermee wordt het voor de gemeente mogelijk om preventief en handhavend op te treden tegen malafide verhuurders en uitbuiting of ongewenste situaties te voorkomen. Het instrument van een verhuurvergunning voor arbeidsmigranten is *subsidiair omdat er geen ander effectief middel is om dit te bewerkstelligen.*

4. ***Is de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar***

Voor het invoeren van het vergunningstelsel arbeidsmigranten is zorgvuldig onderzoekt gedaan door de gemeente naar de benodigde middelen voor het invoeren van een vergunningstelsel. Zowel aan de hand van gesprekken binnen de gemeente, met gemeenten in het land als middels literatuur van de

VNG en BZK is ingeschat gedurende 1 jaar hoe het vergunningstelsel vorm gegeven dient te worden. Daarnaast is een vooronderzoek gedaan van 6 maanden naar het invoeren van een vergunningstelsel met aansluitend inhoudelijke uitwerking van 6 maanden.

De gemeente zal de handhaving en vergunningverlening in eigen beheer nemen om zo snel en effectief te kunnen reageren op ontwikkelen zonder afhankelijkheid van de capaciteit en prioriteit bij de omgevingsdienst of een externe partij. Het aanvraag- en beoordelingsproces zelf is uitvoerbaar vormgegeven. Voor de uitvoering van het vergunningstelsel zijn zowel incidentele als structurele middelen beschikbaar gesteld door het college om de continuïteit te garanderen. Op deze manier borgen wij een duurzame en kwalitatieve invoering en uitvoering van het vergunningstelsel.
Het zelfde geldt voor de handhaving - ook hier worden structureel extra middelen voor ingezet. Door een kwalitatief goed beoordelingsproces wordt bovendien de druk op handhaving verlicht.
Omdat het een nieuwe situatie is, zal een multifunctioneel team vanuit Veiligheid, Vergunning & Handhaving, Wonen en JZ als lerend team regelmatig evalueren en bijsturen om het proces verder te optimaliseren. Er is gekozen om de algemene verhuurvergunning pas in te voeren als de verhuurvergunning arbeidsmigranten voldoende ‘staat’.

Zaaknummer: 4365324

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2024, nummer 4365324,

gelet op artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet;

besluit:

vast te stellen:
de verordening tot wijziging van de

VERORDENING OP DE HEFFING EN DE INVORDERING VAN LEGES ARNHEM 2025

Artikel I Wijziging

In de tarieventabel wordt na 5.6.1 ingevoegd:

Verhuurvergunning Wet goed verhuurderschap

5.7.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een vergunning als bedoeld in hoofdstuk 4 van de Wet goed verhuurderschap en artikelen 2 en 3 van de Verhuurverordening gemeente Arnhem 2025	€ 715,00

Artikel II Inwerkingtreding, overgangsrecht en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na die van de bekendmaking.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2025.
3. Dit besluit wordt aangehaald als: Wijziging legesverordening 2025 verhuurdersvergunning.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van [datum].

De griffier, De voorzitter,

COLLEGEBESLUIT

Besluit van	5 november 2024
Zaaknummer	4365324

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM,

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, en artikel 5:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 2 en 19, eerste lid en tweede lid, Wet goed verhuurderschap en artikel 160, eerste lid, aanhef en onder a, van de Gemeentewet,

Overwegende dat de gemeente Arnhem verantwoordelijk is voor het handhaven van de regels van goed verhuurderschap op basis van de Wet goed verhuurderschap;
Overwegende dat de gemeente Arnhem ter bevordering van de handhaving van de regels van goed verhuurderschap en leefbaarheid eveneens vergunningsplichten voor verhuur van woonruimtes en voor verhuur van verblijfsruimtes arbeidsmigranten invoert met de Verhuurverordening Arnhem 2025;
Overwegende dat de gemeente Arnhem transparant en navolgbare kaders voor handhaving op heeft te stellen voor bewoners, verhuurders en huurders;

Besluit
Vast te stellen de navolgende beleidsregels:
Beleidsregels handhaving Wet goed verhuurderschap Arnhem

Artikel 1 Begrippen
In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

1. Bedrijfsmatige overtreding: een overtreding gepleegd door een overtreder die ten minste twee zelfstandige woonruimten of verblijfsruimten verhuurd of een overtreder die een verhuurbemiddelaar is als bedoeld in artikel 1 van de Wet;
2. Beleidsregels: Beleidsregels handhaving Wet goed verhuurderschap Arnhem
3. Boete: de bestraffende sanctie als bedoeld in artikel 5:2, eerste lid, onderdeel c, van de Algemene wet bestuursrecht;
4. Bijstandsnorm: hoogte van de bijstandsuitkering gerelateerd aan de leeftijd en huishouden van de overtreder als geregeld in de Participatiewet;
5. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
6. Last onder dwangsom: de herstellende sanctie als bedoeld in artikel 5:31d van de Algemene wet bestuursrecht;
7. Netto maandinkomen: de maandelijkse inkomsten uit werk en woning (bijvoorbeeld loon of uitkering) als bedoeld in de Wet Inkomstenbelasting 2001, na aftrek van belastingen en premies;
8. Overtreder: degene die de overtreding pleegt of medepleegt als bedoeld in artikel 5:1, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
9. Overtreding: een overtreding als bedoeld in artikel 5:1, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht;
10. Recidive: indien binnen een tijdvak van vier jaar nadat een bestuurlijke boete is opgelegd voor overtreding van de Wet, nogmaals een overtreding van de Wet is geconstateerd;
11. Verblijfsruimte: een verblijfsruimte als bedoeld in artikel 1 van de Wet;

Gemeente Arnhem

12. Vermogen: bezittingen die behoren tot de rendementsgrondslag bedoeld in artikel 5.3 van de Wet inkomstenbelasting 2001;
13. Verordening: Verhuurverordening Arnhem 2025;
14. Wet: de Wet goed verhuurderschap;
15. Woonruimte: een woonruimte als bedoeld in artikel 1 van de Wet;
16. WWS: Woningwaarderingsstelsel als bedoeld in de Uitvoeringswet huurprijzen woonruimte.

Artikel 2 Reikwijdte beleidsregels

Deze beleidsregels zijn van toepassing op overtreding van de artikelen 2, artikel 2a, artikel 8, eerste, tweede of derde lid, van de door de Wet aan de vergunning verbonden voorwaarden, artikel 12, derde lid van de Wet of op basis artikelen 2, eerste lid, en 3, eerste lid van de verordening.

Artikel 3 Handhavingstabel

Bij overtredingen bedoeld in artikel 2 van deze beleidsregels hanteert het college het handhavingsprotocol in de toelichting van deze beleidsregels.

Artikel 4 Bestuurlijke boete

Bij het opleggen van een bestuurlijke boete hanteert het college de boetebedragen zoals aangegeven in de verordening.

Artikel 5 Mate van verwijtbaarheid

1. Bij de berekening van de bestuurlijke boete voor overtredingen bedoeld in artikel 2 van deze beleidsregels wordt voor alle overtredingen zoals onderscheiden in de boetetabel behorende bij de verordening als uitgangspunt het boetenormbedrag gehanteerd. Deze normbedragen zijn van toepassing indien sprake is van normale verwijtbaarheid.
2. Indien in afwijking van het eerste lid sprake is van een andere mate van verwijtbaarheid gaat het college in de berekening uit van de volgende categorisering:
    a. Het college hanteert 200% van het van toepassing zijnde boetenormbedrag in artikel 4 indien de overtreder naar het oordeel van het college met opzet handelt in strijd met de Wet.
    b. Het college hanteert 150% van het van toepassing zijnde boetenormbedrag in artikel 4 indien naar het oordeel van het college sprake is van ernstige nalatigheid of omstandigheden die in onderlinge samenhang bezien leiden tot grove schuld bij de overtreder.
    c. Het college hanteert 50% van het van toepassing zijnde boetenormbedrag in artikel 4 indien de overtreder aannemelijk maakt dat de ernst van de overtreding beperkt is of indien de overtreder aannemelijk maakt dat er sprake is van verminderde verwijtbaarheid ten aanzien van de overtreding.
3. Bij het bepalen van de mate van verwijtbaarheid kunnen in ieder geval de volgende omstandigheden meewegen:
    a. eerdere interventies of overtredingen;
    b. andere overtredingen in de controleperiode;
    c. het behaald voordeel met de overtreding;
    d. de impact/duur van de overtreding; en
    e. of de overtreding op eigen initiatief is beëindigd.

Artikel 6 Geringe financiële draagkracht van de overtreder

1. Het college kan de op te leggen boete verlagen indien de overtreder aannemelijk maakt dat, gelet op de geringe financiële draagkracht van de overtreder, de volledige boete onevenredige gevolgen heeft voor de overtreder.
2. Van onevenredige gevolgen als bedoeld in het eerste lid kan sprake zijn indien de overtreder aannemelijk maakt dat het netto maandinkomen van de overtreder, bij aflossing van de volledige boete in 60 maandelijkse termijnen, tot onder de geldende bijstandsnorm van de overtreder daalt.
3. Bij de beoordeling of het aannemelijk is dat de situatie bedoeld in het tweede lid zich voordoet, kan het college rekening houden met eventueel aanwezig vermogen, andere inkomsten dan bedoeld in het derde lid, het voordeel dat de overtreder heeft genoten uit de overtreding, draagkracht en vermogen van de andere leden van het huishouden van de overtreder en eventuele andere sancties die zijn opgelegd door bijvoorbeeld een woningcorporaties voor dezelfde overtreding.
4. Het college kan de boete matigen bij geringe financiële draagkracht bij rechtspersonen met een reële onderneming in het geval de boete naar alle waarschijnlijkheid zal leiden tot een faillissement of een daarmee vergelijkbare situatie en dit ernstige gevolgen heeft voor de overtreder en/of werknemers van de overtreder.
5. Het college matigt de boete niet indien onvolledige, onjuiste of vervalste documenten worden overlegd om de geringe financiële draagkracht aan te tonen.
6. Om het college in staat te stellen te beoordelen of de boete gematigd wordt op grond van geringe financiële draagkracht legt de overtreder in ieder geval, voor zover relevant, de volgende documenten over:
    a. de aangiften en definitieve aanslagen Inkomstenbelasting van de Belastingdienst over de drie jaren voorafgaand aan de overtreding van de overtreder en eventueel de andere leden van het huishouden;
    b. een kopie van de huurovereenkomst, in het geval een bewijs nodig is dat aantoont dat de overtreder een woning huurt;
    c. de aanslagen onroerende zaakbelasting van de afgelopen drie jaren in geval de overtreder of een ander lid van het huishouden panden bezit. Dit hoeft niet voor de woning waar de overtreder hoofdverblijf heeft;
    d. bankafschriften van rekeningcourant- en spaarrekeningen van de overtreder en eventueel de andere leden van het huishouden over de periode van drie jaar voor de datum waarop de bestuurlijke boete werd opgelegd;
    e. de meest recente salaris- of uitkeringsspecificatie van de overtreder en eventueel de andere leden van het huishouden;
    f. jaarrekening en winst- en verliesrekening van de afgelopen drie jaar voorafgaand aan de overtreding; en
    g. de aangiften en definitieve aanslagen Vennootschapsbelasting van de Belastingdienst over de drie jaren voorafgaand aan de overtreding.

Artikel 8 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze beleidsregels treden in werking op de dag na de bekendmaking.
2. Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels handhaving Wet goed verhuurderschap.

COLLEGEBESLUIT

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Arnhem in zijn vergadering van 5 november 2024.

De secretaris, de burgemeester,

GEMEENTE Arnhem

TOELICHTING OP DE BELEIDSREGELS

1. Algemeen

1.1 Inleiding

De Wet goed verhuurderschap (hierna: de Wet) bevat landelijke algemene regels die een norm stellen voor goed verhuurderschap waar verhuurders en verhuurbemiddelaars naar moeten handelen. Daarnaast voert de Verhuurverordening Arnhem 2025 (hierna: de verordening) een vergunningplicht voor het verhuren van reguliere woonruimten in bepaalde wijken en een vergunningplicht voor het verhuren van verblijfsruimten voor arbeidsmigranten in. Het college is verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op de Wet en de verordening. Handhaving kan in verschillende vormen plaatsvinden. Op grond van de Gemeentewet heeft het college het instrument bestuursdwang en dwangsom tot hun beschikking. In de verordening is in de aanvulling daarop in het opleggen van een bestuurlijke boete voorzien omdat dit in de praktijk effectiever kan zijn. In de verordening is een boetetabel opgenomen. In deze beleidsregels van het college wordt invulling gegeven aan de wijze waarop gebruik wordt gemaakt van de handhavingsinstrumenten/de bestuurlijke boete. Het college past daarbij een zogenoemde escalatieladder toe.

1.2 Escalatieladder

Wanneer melding wordt gemaakt danwel om een andere reden onderzoek wordt verricht of sprake is van een overtreding, gaat het college met de veronderstelde overtreder in beginsel eerst in gesprek. Indien een gesprek met de verhuurder niet helpt om de overtreding te beëindigen mag het college een last onder bestuursdwang/last onder dwangsom of een bestuurlijke boete opleggen. Omdat het college van mening is dat niet iedere opzichzelfstaande verplichting een even erge schending is van de normen van goed verhuurderschap, is de escalatielader gedifferentieerd. Handhaving zal dan ook per overtreden verplichting afzonderlijk geschieden.

Bij verplichtingen waar een herstelactie mogelijk is, zoals verplichtingen gericht op het voldoen aan administratieve eisen alsook verplichtingen tegen verloedering en negatieve effecten op leefbaarheid van woon- of verblijfruimte, zal aan de overtreder een herstelsanctie in de vorm van een last onder dwangsom worden opgelegd. Bij een last onder dwangsom bij een verplichting gericht op het voldoen aan administratieve eisen wordt een hersteltermijn van veertien dagen gehanteerd. Bij een last onder dwangsom bij een verplichting tegen verloedering en negatieve effecten op leefbaarheid van woon- of verblijfruimte hanteert het college in de regel een hersteltermijn van twee maanden. Aan de overtreder zal bij het opleggen van een herstelsanctie worden gemeld dat bij een volgende of voortdurende overtreding na een afgelopen hersteltermijn een bestuurlijke boete zal worden opgelegd en dat zijn gegevens openbaar zullen worden gemaakt. De bestuurlijke boete is een punitieve sanctie, die haar grondslag vindt in de verordening. Bij een voortdurende overtreding of een tweede overtreding zal, nadat de eerder opgelegde last onder dwangsom is verbeurd, worden overgegaan tot oplegging van een bestuurlijke boete en zullen de gegevens van de overtreder openbaar worden gemaakt. De overtreder is op dat moment immers al meerdere keren op zijn strijdig handelen met wet- en regelgeving gewezen en heeft zijn gedrag niet aangepast. Indien de verhuurder of verhuurbemiddelaar na een eerste bestuurlijke boete nog steeds zijn gedrag niet aanpast, kan de verhoogde bestuurlijke boete voor recidive worden opgelegd.

Bij verplichtingen waar een herstelactie richting huurder onmogelijk is, zoals verplichtingen gericht tegen onrechtmatig financieel gewin en verplichtingen tegen discriminatie en intimidatie, en overtreding zwaarder wordt gekwalificeerd door het college, zoals verplichtingen gericht op het voorkomen van misstanden bij

verhuur, kiest het college ervoor bij een overtreding geen herstelsanctie op te leggen. Het college zal daarentegen na een waarschuwing een bestuurlijke boete opleggen. Dit met als doel mogelijke overtreders van daden waartegen geen herstelactie mogelijk is af te schrikken en overtreders bij dergelijk zwaarwegende overtredingen passend te sanctioneren. Bij het eerste gesprek met de veronderstelde overtreder zal dan ook worden gemeld dat bij het geen gevolg geven aan de waarschuwing een bestuurlijke boete zal worden opgelegd en dat gegevens openbaar zullen worden gemaakt. Indien de verhuurder of verhuurbemiddelaar na een eerste bestuurlijke boete nog steeds zijn gedrag niet aanpast, kan de verhoogde bestuurlijke boete voor recidive worden opgelegd.

Indien een overtreder de algemene regels van goed verhuurderschap overtreedt en hem in een het tijdvak van vier jaar voor de constatering van deze overtreding reeds tweemaal een boete is opgelegd voor het overtreden van de algemene regels van goed verhuurderschap, kan het college besluiten tot inbeheername van de betreffende woon- of verblijfsruimte. Indien het college op basis van bepalingen in de Wet een verhuurvergunning weigert of intrekt, terwijl de betreffende woon- of verblijfsruimte in gebruik is door een huurder, is het college verplicht tot inbeheername van de betreffende woon- of verblijfruimte. Deze inbeheername is niet aan tijd gebonden maar in beginsel wel een tijdelijke maatregel, die opgeheven kan worden als door de verhuurder voldaan is aan de volgende voorwaarden: de verhuurder heeft door middel van een verhuurplan naar het oordeel van het college voldoende aannemelijk gemaakt dat hij in de toekomst zal handelen in overeenstemming met de algemene regels of de vergunningsvoorwaarden; indien van toepassing: de noodzakelijke voorzieningen of aanpassingen zijn uitgevoerd, en de na verrekening met de geïnde huurpenningen resterende kosten door de verhuurder zijn voldaan. Gezien het ingrijpende aard van inbeheername en haar rol als ultimum remedium, zal het college terughoudend zijn in het opleggen van deze sanctie en context afhankelijk handelen.

Een overzicht van het handhavingsbeleid is zichtbaar in de handhavingstabel aan de onderkant van deze beleidsregels.

1.3 Algemene uitgangspunten boetebeleid

Deze beleidsregel voorziet in een boetebeleid bij verschillende overtredingen van de Wet. Omdat het college van mening is dat niet iedere opzichzelfstaande verplichting een even erge schending van de normen van goed verhuurderschap oplevert zijn de boetebedragen gedifferentieerd, waarbij met name de ernst van de betreffende overtreding de hoogte van het boetenormbedrag bepaalt.

Sommige overtredingen hebben in beginsel een administratief karakter. Deze kwalificeert het college als minder erge overtredingen, waar ook een relatief lager boetenormbedrag aan wordt gekoppeld. Desalniettemin is bij een aantal van deze verplichtingen gericht op het voldoen aan administratieve eisen de relatie met financieel gewin dusdanig groot dat het college bij deze overtredingen kiest voor een relatief hoger boetenormbedrag. Binnen de categorie financieel gewin wordt bij het teveel vragen van huur extra onderscheid gemaakt, in verhouding tot de mate waarin teveel huur wordt gevraagd. Verder wordt ten aanzien van de overtreder onderscheid gemaakt tussen bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig. Van bedrijfsmatig wordt gesproken indien een overtreder ten minste twee zelfstandige woonruimten verhuurt. Reden om in de boetenormbedragen onderscheid te maken tussen bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig is dat van iemand die bedrijfsmatig handelt ook meer verwacht mag worden. Hoewel de regels voor elke verhuurder gelden en elke verhuurder deze in beginsel ook behoort te kennen, ziet het college voor diegenen die bedrijfsmatig handelen een extra verantwoordelijkheidsplicht.

Tot slot is ook recidive reden voor een verhoogd boetenormbedrag ten opzichte van het boetenormbedrag bij een eerste bestuurlijke boete. Een overtreder is dan immers al meermaals op de regels gewezen en de eerste boete was kennelijk niet afschrikwekkend genoeg. Bij cumulatie van verschillende overtredingen zal bij een eerste boete het maximum gelden van de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (per 1 januari 2024: €25.750) en bij recidive het maximum van de vijfde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (per 1 januari 2024: €103.000). Door een escalatieladder toe te passen en de boetenormbedragen te differentiëren naar de categorie overtreding en overtreder wordt voldaan aan de vereisten van proportionaliteit en subsidiariteit.

Een overzicht van het boetebeleid is zichtbaar in de boetetabel in de verordening.

Handhavingstabel

Hieronder wordt per verplichting aangegeven welke handhavende maatregel volgt. Voor de hoogtes van de bestuurlijke boete wordt verwezen naar de Verhuurverordening 2025.

Overtreding van artikelen van de Wet	In praktijk	Waarschuwing	Last onder dwangsom	Bestuurlijke boete	Inbeheername
gericht op het voldoen aan administratieve eisen					
Artikel 2, tweede lid, onder d	Het niet schriftelijk vastleggen van de huurovereenkomst	✓	✓	✓	✓
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 1	Het niet schriftelijk vastleggen van rechten en plichten in de huurovereenkomst	✓	✓	✓	✓
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 2	Het niet schriftelijk vastleggen van waarborgsom en proces daaromtrent in de huurovereenkomst	✓	✓	✓	✓
Artikel 2, tweede lid onder e punt 3	Het niet schriftelijk vastleggen van contactgegevens in	✓	✓	✓	✓

	de huurovereenkomst				
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 4	Het niet schriftelijk vastleggen van contactgegevens van het gemeentelijk meldpunt goed verhuurderschap in de huurovereenkomst	✓	✓	✓	✓
Artikel 2, tweede lid, onder e punt 5	Het niet schriftelijk vastleggen van servicekosten en proces daaromtrent in de huurovereenkomst	✓	✓	✓	✓
Artikel 2, derde lid onder b	Het niet schriftelijk verstrekken van informatie aan de huurder of bij verhuur aan arbeidsmigranten deze niet verstrekken in een taal die de arbeidsmigrant begrijpt	✓	✓	✓	✓
Artikel 8 eerste lid, onder a	Het niet invulling geven aan de regels van goed verhuurderschap	✓	✓	✓	✓
gericht tegen onrechtmatig financieel gewin					
Artikel 2, tweede lid, onder c	In rekening brengen van een te hoge waarborgsom (max. twee keer de huurprijs)	✓	X	✓	✓

Artikel 2, tweede lid, onder f	In rekening brengen van foutieve servicekosten	✓	X	✓	✓
Artikel 2, vierde lid	In rekening brengen van dubbele bemiddelingskosten	✓	X	✓	✓
Artikel 2a, eerste lid	In rekening brengen van een te hoge huurprijs zelfstandige wooneenheden tot en met 183 punten WWS	✓	X	✓	✓
Artikel 2a, derde lid	In rekening brengen van een te hoge huurprijs onzelfstandige wooneenheden tot en met 183 punten WWS	✓	X	✓	✓
Artikel 2a, vierde lid	In rekening brengen van een te hoge huurprijsstijging	✓	X	✓	✓
gericht tegen verloedering en negatieve effecten op leefbaarheid van woon- of verblijfruimte					
Artikel 8, eerste lid, onder b	Bij verhuurvergunning **en** vergunning verhuur arbeidsmigranten: Het niet opstellen en uitvoeren van een onderhoudsplan	✓	✓	✓	✓
Artikel 8, tweede lid, onder b	Bij verhuur verblijfsruimte aan arbeidsmigranten: Geen afgesloten	✓	✓	✓	✓

	slaapruimtes voor arbeidsmigranten				
Artikel 8, tweede lid, onder c	Bij verhuur verblijfsruimte aan arbeidsmigranten: Te weinig voorzieningen voor het bereiden en bewaren van voeding, wasruimtes en douches voor het maximaal aantal arbeidsmigranten in het gebouw	✓	✓	✓	✓
gericht op het voorkomen van misstanden bij verhuur					
Artikel 2, tweede lid, onder a	Discriminatie	X	X	✓	✓
Artikel 2, tweede lid, onder b	Intimidatie	X	X	✓	✓
Artikel 2, derde lid, onder a	Bij verhuur verblijfsruimte aan arbeidsmigranten: huurovereenkomst niet afzonderlijk van de arbeidsovereenkomst vastgelegd	✓	X	✓	✓
Artikelen 2, eerste lid, en 3, eerste lid van de verordening	Bij verhuur zonder vereiste verhuurvergunning of verhuurvergunning arbeidsmigranten	✓	X	✓	✓
Artikel 12, derde lid	Bij verboden binnentreden en acties in	✓	X	✓	✓

	beheergenomen eenheden				

Arnhem GEMEENTE

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Invoering verhuurvergunningen’

Fasering

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

Eerdere besprekingen

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Maref (VVD), Nede (ChristenUnie), Snelting (Volt), Loor (D66), Hogenhout (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal), Wiggers (BBA) en Visser (PvdA).

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

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en start, omdat er geen insprekers zijn aangemeld, met de meningsvormende bespreking. De eerste termijn is afgerond.

Toezeggingen

1. Wethouder Smeulders zegt toe te onderzoeken wat opties zijn om een staffel te hanteren voor de leges, afhankelijk van het aantal panden waarvoor een vergunning wordt aangevraagd, en dit voor de volgende bespreking aan de raad te doen toekomen.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond en dat een vervolgbehandeling nodig is. Daarmee kan worden gestart met de tweede termijn aan de zijde van de raad.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

S. Kemperman

Memo

Datum : 25 november 2024

Aan : Leden van de gemeenteraad

Van : Paul Smeulders

Betreft : Afdoen toezegging #1653

Op 20 november heb ik bij de behandeling van verhuurverordening een toezegging gedaan, deze is als volgt genoteerd:

Toezegging #1653
Wethouder Smeulders zegt toe te onderzoeken wat opties zijn om een staffel te hanteren voor de leges, afhankelijk van het aantal panden waarvoor een vergunning wordt aangevraagd, en dit voor de volgende bespreking aan de raad te doen toekomen.

Via deze brief kan de toezegging worden afgedaan.

Risico van staffelen
Tijdens de raadskamer is gevraagd om de verschillende mogelijkheden in beeld te brengen om een staffel te hanteren voor de leges.

Het heffen van leges valt onder de Europese Dienstenrichtlijn. Dat betekent dat de leges maximaal kostendekkend mogen zijn. De totale (geraamde) opbrengsten mogen dus maar maximaal de totale (geraamde) kosten zijn.

Belangrijk voor de berekening van leges en de inschatting vooraf is dat het moeilijk is een inschatting te maken van het aantal aanvragers en de aantallen woningen die aanvragers hebben. De eigenaar van de woning hoeft namelijk niet degene te zijn die een vergunningaanvraag doet. Dat kan ook een beheerder zijn die namens de eigenaar de panden verhuurt en beheert. Deze beheerders dienen veelal verschillende eigenaren en hebben daarmee soms honderden of duizenden woningen in bezit. Over die exacte data beschikken wij niet.

Omdat uit beschikbare data niet blijkt hoe vaak deze constructie wordt gehanteerd en hoeveel woningen aanvragers beheren/verhuren, is het zeer moeilijk om met zekerheid te zeggen of de geraamde opbrengsten niet de geraamde kosten overstijgen. Sommige vastgoedbeheerders zullen (mogelijk) namelijk enorm hoge leges moeten betalen (van mogelijk honderdduizenden euro’s, zie verdere uitleg onder scenario’s). Indien iemand hiermee naar de rechter gaat, wordt in ieder geval het tarief onverbindend verklaard en kunnen we de leges niet opleggen, aan niemand. Ook is het waarschijnlijk dat de gehele legesverordening onverbindend wordt verklaard.

Omdat de opbrengsten niet hoger mogen zijn dan de kosten, is veel informatie nodig om de tarieven goed te berekenen. Als er een beroep wordt gedaan op de rechter, zal moeten worden aangetoond dat uiterste inspanningen zijn geleverd om tot een goede berekening te komen.

Op basis van onze eigen gegevens en van het Kadaster, is het niet mogelijk op voorhand hiervan (voor alle scenario's in deze memo) een goede berekening te maken. Ook omdat op basis van gemeentelijke beschikbare data moeilijk in te schatten is hoeveel verhuurders er exact zijn met één woning en hoeveel eigenaren hun verhuur- en beheerdiensten hebben uitbesteed.

De enige manier om dit risico te omzeilen is om een vast tarief te hanteren dat de kosten dekt van één aanvraag. Dit is overigens ook een uitgangspunt van de wet. In de Wet Goed Verhuurderschap is opgenomen dat de vergunning wordt verstrekt aan verhuurders, en niet per woning. Dat kan daarmee geen lokale keuze zijn.

Gelet op de Wet Goed Verhuurderschap, de Europese Dienstenrichtlijn en de administratieve druk, adviseert het college dan ook één tarief voor alle aanvragers te behouden.

Beschikbare data en staffelen

Op basis van de gegevens die we wel hebben, kunnen we grofweg inschatten dat er in Arnhem relatief veel verhuurders zijn met weinig woningen. 67% van de eigenaren van een woning in de particuliere verhuur heeft één woning in de verhuur. 90% van de eigenaren heeft 5 woningen of minder:

categorie bezit	# unieke eigenaren	percentage	percentage cumulatief	# woningen	gemiddeld bezit/ eigenaar
1	2693	67%	67,4%	2693	1
2	476	12%	79,3%	952	2
3 tm 5	475	12%	91,1%	1769	4
6 tm 10	167	4,2%	95,3%	1255	8
11 tm 20	84	2,1%	97,4%	1203	14
21 tm 30	33	0,8%	98,2%	826	25
31 tm 40	17	0,4%	98,7%	612	36
41 tm 50	11	0,3%	98,9%	494	45
51 tm 60	6	0,2%	99,1%	338	56
61 tm 70	8	0,2%	99,3%	528	66
71 tm 80	1	0,0%	99,3%	80	80
81 tm 90	3	0,1%	99,4%	253	84
91 tm 100	8	0,2%	99,6%	753	94
101 tm 200	6	0,2%	99,7%	854	142
201 tm 300	4	0,1%	99,8%	908	227
>300	6	0,2%	100,0%	2500	417
TOTAAL	**3998**			**16018**	**4**

NB het aantal eigenaren komt niet 1 op 1 overeen met het aantal verhuurders. Eigenaren kunnen de verhuur hebben uitbesteden aan professionele verhuurders (die dan vergunningplichtig zijn).

Er zijn ongeveer 42 eigenaren van panden in de particuliere verhuur met meer dan 50 woningen in bezit. De 6 grootste eigenaren hebben gemiddeld ruim 400 panden. De grootste hiervan heeft 501 woningen in Arnhem (momentopname).

Door het grote percentage eigenaren met weinig panden en de voorwaarde van kostendekkendheid is het niet mogelijk om eigenaren met veel panden in de particuliere verhuur de kosten voor de kleinere verhuurder substantieel te compenseren.

Scenario's
Om het effect van gestaffelde leges in kaart te brengen zijn hieronder een aantal scenario's uitgewerkt. Hierbij is het belangrijk om te weten dat:

- de vergunning éénmalig wordt afgegeven (wettelijk bepaald). Het bezit is dus een momentopname. Een verhuurder kan na een vergunningaanvraag woningen aankopen en/of afstoten.
- Staffelen kan de bereidheid om een vergunning aan te vragen verlagen van verhuurders/beheerder met meerdere woningen. Voor de kostendekkendheid moeten de totale operationele kosten van een jaar volledig gedekt worden door de legesopbrengst (in 2025 verwachten we 1,6 miljoen kosten te maken om 2250 vergunningen te verstrekken).
- Doordat de vergunningen gefaseerd worden ingevoerd, is het lastig om bij een staffel per woning uit te komen op een kostendekkend geheel per jaarschijf. Door de complexe situaties met woningeigendom en uitbesteding van beheertaken, kan hiervan geen doorwrochte analyse worden gemaakt.

Om de gemeenteraad, ondanks het bovengenoemde risico, toch te bedienen met enkele scenario's hebben we onderstaande analyses gemaakt. Deze analyses zijn de basis van het voorstel van de huidige leges van €715,-. Dit is overigens lager dan de verhuurvergunning in Leiden met een vergelijkbaar proces (€ 938,50).

De volgende scenario's zijn uitgewerkt:
1) Leges op basis van staffel per woning
2) Hogere leges voor eigenaren met veel bezit (50 en 20 woningen)
3) Lagere leges voor eigenaren met 1, 2 of 5 woningen

1) Leges op basis van staffel per woning

De meest vergaande differentiatie is een staffel per woning. Vanuit het principe van kostendekkende leges zullen (om een globale berekening te kunnen maken) de totale kosten moeten worden gedeeld door het totaal aantal woningen. Op basis van de totale kosten en het aantal woningen resulteert dit in een bedrag van € 200,- per woning.

Doordat onbekend is hoeveel eigenaren/verhuurders gebruik maken van diensten van vastgoedbeheerders (die op hun beurt duizenden woningen kunnen beheren), is het op voorhand lastig om de rekensommen te maken over kostendekkendheid. Ook is de consequentie dat sommige vastgoedbeheerders en institutionele beleggers (honderd)duizenden euro's moeten betalen voor de leges. Hierdoor wordt deze groep heel hard geraakt. Ook is het hanteren van verschillende leges voor alle verschillende eigenaren een arbeidsintensievere aangelegenheid.

2) Hogere leges voor eigenaren met veel bezit

Hieronder zijn een aantal uitwerkingen van de leges indien gekozen wordt om voor eigenaren met meer dan 50 woningen een hogere leges te vragen en voor eigenaren met 50 woningen of lager een lagere leges:

Leges voor eigenaren met meer dan 50 woningen = **2000**, dan is
Leges voor eigenaren met 50 of minder woningen = **701**

Leges voor eigenaren met meer dan 50 woningen = 4**000**, dan is
Leges voor eigenaren met 50 of minder woningen = **680**

Leges voor eigenaren met meer dan 50 woningen = **10.000**, dan is
Leges voor eigenaren met 50 of minder woningen = **616**

Conclusie: een voordeel van 100 euro voor de 'kleinere' verhuurder betekent leges van €10.000 voor de 'grote' verhuurder.

Verlagen we de grens naar een bezit van 20 woningen dan ziet dit er als volgt uit:

Leges voor eigenaren met meer dan 20 woningen = **2000**, dan is
Leges voor eigenaren met 20 of minder woningen = **681**

Leges voor eigenaren met meer dan 20 woningen = 4**000**, dan is
Leges voor eigenaren met 20 of minder woningen = **628**

Leges voor eigenaren met meer dan 20 woningen = **10.000**, dan is
Leges voor eigenaren met 20 of minder woningen = **469**

Conclusie: alleen door een extreem hoge leges te rekenen voor eigenaren met meer dan 20 woningen kan de leges voor verhuurders met minder woningen substantieel omlaag.

3) Lagere leges voor eigenaren met 1, 2 of 5 woningen

Benaderen we het andersom en kijken we naar wat het betekent als we eigenaren met weinig bezit minder laten betalen dan veranderen bovenstaande conclusies niet.

Leges voor eigenaren met 1 woning = **600,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 1 woningwoningwoningen = **952**

Leges voor eigenaren met 1 woning = **500,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 1 woningen = **1159**

Leges voor eigenaren met 1 woning = **400,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 1 woning = **1365**

Leges voor eigenaren met 1 woning = **300,** dan is

Leges voor eigenaren met meer dan 1 woning = **1571**
Leges voor eigenaren met meer dan 1 woningen = **1571**

Uitwerking voor een lagere leges voor eigenaren met 1 of 2 woningen ziet er als volgt uit:

Leges voor eigenaren met 1 of 2 woningen = **600,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 2 woningen = **1155**

Uitwerking voor een lagere leges voor eigenaren met 5 woningen of minder ziet er als volgt uit:

Leges voor eigenaren met 5 woningen of minder = **600,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 5 woningen = **1899**

Leges voor eigenaren met 5 woningen of minder = **500,** dan is
Leges voor eigenaren met meer dan 5 woningen = **2928**

Conclusie: indien voor eigenaren met weinig bezit significant lagere leges worden berekend, dan gaan de leges voor verhuurders met meer woningen substantieel omhoog.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Invoering verhuurvergunningen’

Fasering

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

Eerdere besprekingen

20 november: informatieve en eerste termijn meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Zijlstra (ChristenUnie), Luijendijk (Volt), Loor (D66), Hogenhout (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal), Wiggers (BBA), Zoeteweij (Groep van den Broek) en Visser (PvdA).

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

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder)

Bespreking

De beraadslaging bestond uit de tweede termijn aan de zijde van de raad en het college.

Toezeggingen

Geen

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar een bespreking van moties en amendementen.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

D. Wijers

GEMEENTE Arnhem

Besluit van	27 november 2024
Zaaknummer	4256671

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van de agendacommissie van 22 november 2024, nummer: 4256671

besluit:

De concept-besluitenlijst van de raadsvergadering van 13 november 2024 vast te stellen.

De griffier,



De voorzitter,



RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4256671

Onderwerp: Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 13 november 2024

Inleiding

De Agendacommissie stelt u voor de concept-besluitenlijst van de raadsvergadering van 13 november 2024 vast te stellen.

Voorstel

De concept-besluitenlijst van de raadsvergadering van 30 november 2024 vast te stellen.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Concept-besluitenlijst van de raadsvergadering van 13 november 2024

Gemeente Arnhem

RAADSVOORSTEL

Besluit van	27 november 2024
Zaaknummer	4256671

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van de agendacommissie van 22 november 2024, nummer: 4256671

besluit:

De concept-besluitenlijst van de raadsvergadering van 13 november 2024 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN DE
RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM OP WOENSDAG 13 november 2024

De voorzitter: Marcouch

De griffier: Kersten

Aanwezig de leden: Aït Chrif (PvdA), Bal (DENK), De Boef (GroenLinks), Brandts (D66), Van den Broek (Groep van den Broek), Coenders (GroenLinks), Elfrink (SP), Van Engelenburg (VVD), Eppich (VVD), Gerretschen (GroenLinks), K. Groot (Arnhem Centraal), L. Groot (CDA), L. de Groot (Partij voor de Dieren), Heemskerk (D66), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Kumas (VVD), Van der Laak (Arnhem Centraal), Loor (D66), Lu (Partij voor de Dieren), Manders (Arnhem Centraal), Maref (VVD), Van Munster (PvdA), Nede (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Noomen (GroenLinks), Pape (VVD), Prinsen (GroenLinks), Roelen (SP), Scholten (Volt), Simonis (GroenLinks), Usta (DENK), Verheij (PVV), Visser (PvdA), de Vroome (D66), Wiggers (Burger Belang Arnhem), Zwijnepoel (D66)

Afwezig de leden: Dayioğlu (GroenLinks), Luurssen (Forum voor Democratie), Van Engelenburg (VVD) (na 16.20 uur aanwezig), Usta (DENK) (na 16.35 uur aanwezig), Lu (Partij voor de Dieren) (na 17.30 uur aanwezig), Neutkens (Volt) (na 18.00 uur aanwezig)

Aanwezig de wethouders: Bouwkamp, Van de Geijn, Kundić, Lauriks, Roelofs, Smeulders en Van der Wel

Begintijd vergadering: 16.00 uur

Eindtijd vergadering: 22.00 uur

BESLUITEN:
Agendapunt:

1.2 Vaststellen van de concept-besluitenlijst van de vergadering van 30 oktober 2024	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
1.3 Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken en ter inzage gelegde stukken voor de gemeenteraad	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
2.1 Vaststellen: 'Gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost'	Het voorstel is met 29 stemmen voor en 4 stemmen tegen aangenomen.
2.2.1 Vaststellen Begroting 2025	Het amendement 'Aanvullende financiering voor bestrijding discriminatie en racisme (24A36) van de fracties GroenLinks, DENK, D66, Volt en ChristenUnie is met 27 stemmen voor en 10 stemmen tegen aangenomen Het amendement 'Partners in Armoedebestrijding en schulddienstverlening' (24A37) van de fracties ChristenUnie, CDA en DENK is met 28 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen. Het amendement 'Eerst onderbouwing, dan budget' (24A38) van de fractie D66 is met 15 stemmen voor en 22 stemmen tegen verworpen. Het amendement 'Realisatiekracht bewaken' (24A39) van de fracties D66, VVD en GroenLinks is met 28 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen. Het amendement 'Bestuur niet groter dan nodig' (24A40) van de fractie ChristenUnie is met 5 stemmen voor en 32 stemmen tegen verworpen. Het lid K. Groot heeft zich bij de stemming vergist en wordt geacht ‘tegen’ te hebben gestemd. Het amendement 'Eigen ruimte voor elke doelgroep' (24A41) van de fractie ChristenUnie is met 28 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen. Het amendement 'Signalering gokproblematiek' (24A42) van de fractie ChristenUnie is met 31 stemmen voor en 6 stemmen tegen aangenomen. Het amendement 'Niet korten op wegen- en wijkonderhoud' (24A43g) van de fracties CDA, VVD en Groep van den Broek is met 12 stemmen voor en 25 stemmen tegen verworpen. Het amendement 'Aanpak voor vitale en leefbare wijkwinkelcentra' (24A44) van de fractie PvdA is met 24 stemmen voor en 13 stemmen tegen aangenomen. Het amendement 'Kwaliteitsimpuls Park Immerloo' (24A45) van de fractie ChristenUnie is met 4 stemmen voor en 33 stemmen tegen verworpen. Het amendement 'Toegankelijkheidsfonds ook voor maatschappelijke organisaties' (24A46g) van de fracties ChristenUnie en DENK is met 27 stemmen voor en 10 stemmen tegen aangenomen.

Het amendement 'Tegengaan geluidsoverlast padelbanen' (24A47) van de fracties ChristenUnie en DENK is met 9 stemmen voor en 28 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Kansrijke start voor statushouders' (24M130) van de fracties VVD, CDA, ChristenUnie, Groep Van den Broek, DENK en Volt is met 36 stemmen voor en 1 stem tegen aangenomen.

De motie 'Informatiepunt arbeidsmigranten' (24M131) van de fracties ChristenUnie en Volt is met 29 stemmen voor en 8 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Houd de energietransitie rechtvaardig' (24M133) van de fracties GroenLinks, PvdA en Volt is met 25 stemmen voor en 12 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Geef ruimte aan onze evenementen' (24M134) van de fractie D66 is met 31 stemmen voor en 6 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Vele handen maken licht werk' (24M135) van de fracties D66 en Groep Van den Broek is met 26 stemmen voor en 11 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Voorbeeldfunctie gemeente bij re-integratie ex-gedetineerden' (24M136) van de fracties D66 en ChristenUnie is met 26 stemmen voor en 11 stemmen tegen aangenomen.

De motie ‘Invoeren van het kopje ‘Alternatieve scenario’s’ in onze raadsvoorstellen’ (24M137) van de fracties VVD en ChristenUnie is met 9 stemmen voor en 28 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Problemen met de opvang is nog geen asielcrisis' (24M139) van de fracties DENK en PvdA is met 20 stemmen voor en 17 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Aanpassing afwegingskader internationale betrekkingen en uitbreiding structurele buitenlandse relaties' (24M140) van de fractie DENK is met 6 stemmen voor en 31 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Integrale aanpak moslimdiscriminatie in Arnhem' (24M142) van de fracties DENK, PvdA en GroenLinks is met 21 stemmen voor en 16 stemmen tegen

De motie 'Behoud Stadsontwikkelfonds' (24M143g) van de fracties PvdA, GroenLinks, D66 en Volt is met 27 stemmen voor en 10 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Bezuinigen op regeldruk Arnhemse (mkb-)ondernemers' (24M144) van de fracties VVD, D66, CDA en Groep van den Broek is met 30 stemmen voor en 7 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Terugdraaien voorgenomen bezuinigingen op de zorg' (24M145g) van de fractie SP is met 7 stemmen voor en 30 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Geen excessieve winsten in de zorg' (24M146g) van de fractie SP is met 5 stemmen voor en 32 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Minder buitenlandse studenten naar Arnhem' (24M147) van de fractie SP is met 4 stemmen voor en 33 stemmen tegen verworpen.

De motie 'Maak verantwoord gebruik van AI mogelijk' (24M151gg) van de fracties Volt, Partij voor de Dieren, D66 en GroenLinks is met 34 stemmen voor en 3 stemmen tegen aangenomen.

De motie 'Klimaat tussendoelen voor 2050 toevoegen' (24M152) van de fracties Partij voor de Dieren, GroenLinks, Volt, Arnhem Centraal en D66 is met 36 stemmen voor en 1 stem tegen aangenomen.

De motie 'Betaalbaar muziekonderwijs voor kinderen en jongeren' (24M154) van de fracties Arnhem Centraal, D66 en GroenLinks is met 36 stemmen voor en 1 stem tegen aangenomen.

De motie 'Historische trolleybussen onderdak behouden' (24M155) van de fractie Arnhem Centraal is met 22 stemmen voor en 14 stemmen tegen aangenomen. Het lid Wiggers heeft zich van stemming onthouden op

	grond van artikel 28 Gemeentewet in combinatie met artikel 1.2 van de Gedragscode voor raadsleden en fractievolgers. De motie 'Biomassacentrale permanent gemeten' (24M156) van de fractie BurgerBelang Arnhem is met 10 stemmen voor en 27 stemmen tegen verworpen De motie 'Heroverweging nut en noodzaak zorgzone' (24M161) van de fractie BurgerBelang Arnhem is met 5 stemmen voor en 32 stemmen tegen verworpen. De motie 'Haal strooiscooters zo snel als mogelijk van de Arnhemse straten' (24M163) van de fractie SP is met 4 stemmen voor en 33 stemmen tegen verworpen. De motie 'Eerst onderbouwing, dan budget' (24M164) van fractie D66 is met 30 stemmen voor en 7 stemmen tegen aangenomen. Het voorstel is met 28 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen
2.2.2 Vaststellen Turap-2 2024	Het voorstel is met algemene stemmen aangenomen.
2.2.3 Vaststellen Belastingverordeningen 2025	Het voorstel is met 28 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen.

De griffier,

De voorzitter,

Bijlage: Overzicht stemmingen PA 13 november 2024

Zaaknummer: 4256660

GEMEENTE Arnhem

Besluit van	27 november 2024
Zaaknummer	4256671

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van de agendacommissie van 8 november 2024, nummer: 4256671;

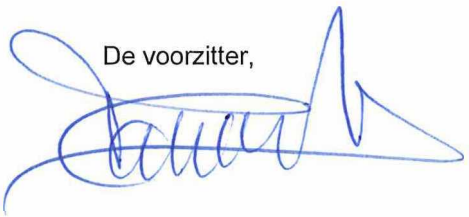
besluit:

De "Lijst van ingekomen Stukken" van 11 november 2024 tot en met 20 november 2024 vast te stellen.

De griffier,



De voorzitter,



RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4256671

Onderwerp: Vaststellen van de lijst van ingekomen stukken voor de raadsvergadering van 27 november 2024

Inleiding

De Agendacommissie stelt u voor de "Lijst van Ingekomen Stukken" van 11 november 2024 tot en met 20 november 2024 vast te stellen.

Als raadslid kunt u de ingekomen stukken inzien via het Bestuurlijk Informatiesysteem (iBabs).

Voorstel

De "Lijst van ingekomen Stukken" van 11 november 2024 tot en met 20 november 2024 vast te stellen.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Lijst van Ingekomen stukken (11 november 2024 tot en met 20 november 2024)

Arnhem GEMEENTE

RAADSVOORSTEL

Besluit van	27 november 2024
Zaaknummer	4256671

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van de agendacommissie van 8 november 2024, nummer: 4256671;

besluit:

De "Lijst van ingekomen Stukken" van 11 november 2024 tot en met 20 november 2024 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Gemeente Arnhem

Lijst van Ingekomen stukken (11 november 2024 tot en met 20 november 2024)			
Datum	**Afzender**	**Titel**	**Advies**
11-11-2024	Nederlandse Vereniging voor Pleeggezinnen	Formaliseren netwerkpleegzorg	Voor kennisgeving aannemen
14-11-2024	Arnhemse Bomenbond	Onderzoek Opheffing oude straatwegen in het Park Klarenbeek	In handen stellen van het college van B&W ter afdoening, verzoek kopie antwoordbrief/mail aan raad
16-11-2024	Jongerenraad Zutphen	Nachttreinverbinding Arnhem-Zutphen	Voor kennisgeving aannemen
18-11-2024	Stichting Nederlandse Haarden- en Kachelbranche (NHK)	Houtstook-dossier	Voor kennisgeving aannemen
19-11-2024	Gemeente Tiel	Motie Meer taken dan ook meer knaken	Voor kennisgeving aannemen

GEMEENTE Arnhem

Besluit van: 27 november 2024
Zaaknummer: 4345703

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 oktober 2024;

gelet op artikel 2 van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs);

besluit:

Het Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029 vast te stellen.

De griffier,



De voorzitter,



GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029

Fasering

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

Procedure:

Datum vergadering
27 november 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Besluitvorming

Voorgesteld besluit

De raad wordt gevraagd om het beleidsplan schuldhulpverlening 2025-2029 vast te stellen.

Aandachtspunten

Besluitvormende bespreking
De informatieve bespreking, meningsvormende bespreking en bespreking van moties en amendementen zijn afgerond. Het voorstel ligt nu voor als bespreekstuk in de besluitvormende vergadering.

Besprekingen
- 20 november 2024: Informatieve en bespreking en start van de meningsvormende bespreking.

In 2022 is het college gestart met het onderzoeken en maken van een plan van aanpak om de vroegsignalering en schuldhulpverlening opnieuw in eigen beheer uit te gaan voeren.

De raad is hierover geïnformeerd door middel van de volgende raadsbrieven:
- Raadsbrief "Ontwikkelingen binnen de Arnhemse schulddienstverlening", d.d. 19-07-2022
- Raadsbrief "Een volgende stap in de ontwikkelingen rondom schulddienstverlening en vroegsignalering van geldzorgen", d.d. 20-09-2022

Op 19 september ’23 heeft het college besloten om onderdelen van schuldhulpverlening weer in eigen beheer uit te gaan voeren.
- Raadsbrief 'Schuldhulpverlening in 2025 weer door gemeente uitgevoerd', d.d. 19-09-2023
- Bijlage - Beschrijving “Zo kan het ook”

Op woensdag 26 juni ’24 heeft een technische bijeenkomst plaatsgevonden om raadsleden te informeren over de implementatie van de uitvoering in eigen beheer en de voorbereiding van het beleidsplan.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Mark Lauriks

Ambtenaar
Gemmy Hermsen
gemmy.hermsen@arnhem.nl
026 377 4307

Raadsadviseur
Petra Wielaard
petra.wielaard@arnhem.nl
026 377 4836

Vervolg aandachtpunten

Op 15 oktober ’24 heeft het college de “beleidsregels schuldhulpverlening gemeente Arnhem 2025” vastgesteld.
Deze beleidsregels treden op 1 januari 2025 in werking.

Op grond van de Wet gemeentelijke Schuldhulpverlening stelt de gemeenteraad iedere 4 jaar voor een periode van ten hoogste 4 jaar een plan vast dat richting geeft aan de integrale schuldhulpverlening aan de inwoners van zijn gemeente. Dit beleidsplan ligt met het voorliggende raadsvoorstel ter vaststelling aan de raad voor.

Dit voorjaar zijn bestuurlijke afspraken gemaakt voor basisdienstverlening schuldhulpverlening. In het voorliggende beleidsplan zijn alle momenteel beschikbare elementen van de basisdienstverlening uitwerkt.

De college heeft de Adviesraad Werk & Inkomen gevraagd om advies uit te brengen op het voornemen om de schulddienstverlening in eigen beheer uit te gaan voeren. De Adviesraad concludeert dat er een vast contactpersoon nodig is die het hele traject de inwoner begeleid en beveelt tevens aan om een loket te openen ter voorkoming van schulden. Het college heeft hierop in de richting van de Adviesraad een reactie gestuurd.

Toezeggingen

Bij de meningsvormende bespreking op 20 november 2024 heeft de wethouder de volgende toezeggingen gedaan:

1. **Doelstellingen schuldhulpverlening**
   De wethouder zegt toe om voor het eind van 2025 de doelen voor de jaren erna te formuleren en de raad hierover te informeren. De wijze waarop de raad hierover wordt geïnformeerd zal in overleg met elkaar vorm gegeven worden.

2. **Communicatiestrategie schuldhulpverlening**
   De wethouder zegt toe de raad per raadsbrief te informeren over de communicatiestrategie.

3. **Werkgevers en schuldhulpverlening**
   De wethouder zegt toe met werkgevers in gesprek te gaan over hun signaleringsfunctie en hierover terug rapporteren aan de raad.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4345703

Onderwerp: Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029

Kernboodschap

Het hebben van geldzorgen en schulden heeft grote impact op veel Arnhemmers. De gemeente Arnhem ziet schuldhulpverlening als een wezenlijke taak voor de gemeente en voert deze vanaf 2025 in eigen beheer uit. In bijgaand Beleidsplan leggen we de kaders neer voor onze integrale Schuldhulpverlening in de komende jaren.

Voorstel

1. Bijgevoegd Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029 vast te stellen.

Inleiding

De Wet gemeentelijke Schuldhulpverlening (Wgs) schrijft voor dat de gemeenteraad elke vier jaar een plan vaststelt met de hoofdlijnen van beleid voor integrale Schuldhulpverlening. Dat beleidsplan is bij dit raadsvoorstel bijgevoegd. Hiernaast heeft het college op 15 oktober 2024 de nieuwe beleidsregels voor Schuldhulpverlening vastgesteld ter voorbereiding op het in eigen beheer nemen van de Schuldhulpverlening. Deze zijn ter kennisgeving als bijlage bij het Beleidsplan toegevoegd.

We hebben in dit Beleidsplan onze vernieuwde visie weergegeven:
De gemeente Arnhem ziet de waarde van elke Arnhemmer en wil dat onze inwoners kunnen meedoen in de maatschappij. De mens staat centraal en we hebben aandacht voor problemen op alle leefgebieden die in samenhang en met samenwerkingspartners opgepakt worden. We zetten in op preventie en vroegsignalering, maar ook op begeleiding en nazorg zodat Arnhemmers stappen kunnen zetten richting een duurzaam schuldenvrije toekomst.
In het Beleidsplan vertalen we deze visie naar bijbehorende doelen en de uitvoering van onze Schuldhulpverlening in eigen beheer waarbij we inwoners veel meer centraal te stellen en aansluiten bij landelijke ontwikkelingen rondom Schuldhulpverlening zoals de zogenoemde ‘basisdienstverlening’ .

Beoogd effect

Meer Arnhemmers met schulden bereiken en hen sneller en beter helpen bij het aanpakken van de schulden en het werken aan financiële zelfredzaamheid.

Arnhem GEMEENTE

Argumenten

1.1 *De Wet gemeentelijke Schuldhulpverlening (Wgs) schrijft voor dat de gemeenteraad elke vier jaar een plan vaststelt met de hoofdlijnen van beleid voor integrale Schuldhulpverlening.*
Dat beleidsplan is bij dit raadsvoorstel bijgevoegd.
Vanaf 2025 voeren we voor particulieren de vroegsignalering, de toegang tot Schuldhulpverlening; de intake, stabilisatie en schuldregeling; de budgetbegeleiding en het budgetbeheer in eigen beheer uit. We zetten een robuuste basis neer, en verkennen vanaf de herfst van 2025 met partners in de stad welke doorontwikkeling wenselijk en mogelijk is.

1.2 *We zoomen in dit beleidsplan in op de integrale aanpak van schulden.*
Deze aanpak is onlosmakelijk verbonden met andere aanpakken op verschillende beleidsterreinen. We bespreken met inwoners niet alleen hun financiële problemen, maar vragen ook door naar problemen op andere leefgebieden zoals heftige levensgebeurtenissen, zorgvragen of een verslaving. We nemen dan proactief contact op met onze partners om problemen zoveel mogelijk in samenhang op te pakken.

1.3 *We sluiten aan bij de elementen van de basisdienstverlening voor schuldhulpverlening*
Landelijk is in maart 2024 een Bestuurlijk Akkoord gesloten over een zogenoemde basisdienstverlening Schuldhulpverlening door gemeenten. Deze basisdienstverlening heeft als doel het vergroten van het bereik en de kwaliteit van gemeentelijke Schuldhulpverlening en het gelijktrekken van de dienstverlening van gemeenten. In het Beleidsplan Schuldhulpverlening zijn alle elementen van de basisdienstverlening uitgewerkt die momenteel beschikbaar.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Het is een grote uitdaging om een (voor de gemeente) nieuwe hulpverlening zelf te gaan uitvoeren.*
We kiezen er daarom voor om een robuuste basis neer te zetten, en deze in de komende jaren eventueel uit te bouwen. De uitdagingen en risico's van het zelf uitvoeren van de nieuwe schuldhulpverlening zijn opgenomen in de raadsbrief 'Schuldhulpverlening in 2025 weer door gemeente uitgevoerd', van 19 september 2023.

1.2 *We noemen in het Beleidsplan wel doelen, maar nog geen SMART gemaakte streefcijfers bij de doelstellingen.*
Het Beleidsplan is kaderstellend voor de komende vier jaren. De doelstellingen zijn helder en concreet verwoord in vier sporen. Deze sporen zijn beschreven onder het kopje "Uitvoering". Het is nu nog niet goed mogelijk om hierbij concrete streefcijfers over bijvoorbeeld aantallen aanvragen, doorlooptijden of slagingspercentages aan te geven. De huidige uitvoering (door een externe partner) is immers niet geheel vergelijkbaar met de gemeentelijke uitvoering vanaf 2025 en juist het neerzetten van een goede start van onze eigen schuldhulpverlening voor inwoners heeft de hoogste prioriteit. De Kritieke Prestatie-Indicatoren (KPI's) zoals beschreven onder het kopje "Uitvoering" worden gemonitord en daarna worden onze doelstellingen aangescherpt. Het doel is om in 2025 minimaal hetzelfde aantal mensen te bereiken met onze hulp en dit in de komende jaren uit te bouwen.

Participatie

In (de implementatie van) onze Schuldhulpverlening vanaf 2025 werken we met zowel ervaringsdeskundigen als met vrijwilligersorganisaties zoals Schuldhulpmaatje, Humanitas, Rijnstad en SWOA. De Adviesraad heeft met dit Beleidsplan meegedacht en meegeschreven. Zij hebben vervolgens een advies geformuleerd dat als bijlage is toegevoegd.

Financiën

Schuldhulpverlening is een “open einde regeling”. Zodra het aantal Arnhemmers dat hulp vraagt stijgt, stijgen ook de kosten van Schuldhulpverlening. De toekomstige vraag naar Schuldhulpverlening is lastig te voorspellen maar we gaan ervan uit (en hopen) dat in de komende jaren méér Arnhemmers met schulden door ons geholpen kunnen worden. De verwachting is dat de hiervoor bestemde meerjarenbudgetten en de structurele extra Rijksmiddelen toereikend zijn voor de huidige vraag naar hulp.

Uitvoering

In het Beleidsplan is verwoord welke inzet we plegen voor Arnhemmers met geldzorgen en schulden. Een deel hiervan wordt nu al uitgevoerd en continueren we in de komende jaren. De uitvoering van onze Schuldhulpverlening in eigen beheer start in 2025.

Onze Schuldhulpverlening zet in op vier sporen;
In **spoor 1** richten we ons op het voorkomen van schulden en de vroegsignalering. We zetten in op financiële educatie en sluiten daarbij aan bij ingrijpende levensgebeurtenissen van inwoners waardoor het risico op schulden groter wordt. We blijven onze bestaande aanpak van vroegsignalering ook in eigen beheer continueren en zetten daarnaast in op een effectieve samenwerking met onze ketenpartners en met schuldeisers. Via deze ingangen kunnen we inwoners met schulden vaak goed bereiken.
In **spoor 2** richten we ons op een laagdrempelige toegang voor Arnhemmers met schulden. Zij kunnen zich eenvoudig bij meerdere ingangen aanmelden voor hulp.
In **spoor 3** rekenen we, samen met onze inwoner, af met diens verleden, we stabiliseren het hier en nu en bouwen aan grip op de financiële zelfredzaamheid in de toekomst. We doen dat via een schuldregelingsproces met daarin de focus op begeleiding. We werken met ervaringsdeskundigen en vrijwilligers om onze Arnhemmers zoveel mogelijk te versterken. We continueren onze aanpak voor jongeren en ondernemers met schulden. We gebruiken de lessen uit het Experiment Immerloo Schuldenvrij om het beleid en de uitvoering beter te maken. Hierbij experimenteren we niet met de mensen, maar met mandaten, regelingen en routes. Ook blijven we gedupeerden en hun kinderen van het Kinderopvangtoeslagenschandaal ondersteunen omdat veel gedupeerden geldzorgen en/of schulden hebben.
In **spoor 4** richten we ons op het bieden van nazorg die voortvloeit uit onze begeleiding en geen apart en los traject vormt. We geven begeleiding zo kort als het kan en zo lang als nodig en accepteren dat sommige Arnhemmers structurele begeleiding (vaak budgetbeheer) nodig hebben.

Communicatie

Om onze nieuwe Schuldhulpverlening bekend te maken bij alle Arnhemmers en samenwerkingspartners, voeren we een communicatiecampagne.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029
- Collegebesluit Beleidsregels Schuldhulpverlening 2025
- Advies van de Adviesraad
- Reactie college op het advies van de Adviesraad

RAADSVOORSTEL

Besluit van
Zaaknummer 4345703

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 oktober 2024;

gelet op artikel 2 van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs);

besluit:

Het Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

BELEIDSPLAN SCHULDHULPVERLENING 2025 - 2029



Route naar financiële zelfredzaamheid

GEMEENTE Arnhem

Inhoudsopgave

Voorwoord door wethouder 3

Leeswijzer en enkele begrippen uitgelegd 5

Inleiding — Elkaar versterken door integrale aanpak 6
Mensen met schulden in Nederland en in Arnhem

Hoofdstuk 1. Landelijke ontwikkelingen 7
Beperkte invloed van gemeente op het aantal mensen met schulden
Basisdienstverlening voor alle gemeenten met focus op begeleiding
Schuldregelen een goed te automatiseren proces

Hoofdstuk 2. Schuldhulpverlening in eigen beheer 9
Redenen om schuldhulpverlening in eigen beheer te gaan uitvoeren
Eerst een goede basis neerzetten....
...en daarna door ontwikkelen

Hoofdstuk 3. Visie en doelstellingen 10
Onze vernieuwde visie op Schuldhulpverlening
Ambitie en doelstellingen van onze Schuldhulpverlening

Hoofdstuk 4. Uitgangspunten voor de uitvoering van schuldhulpverlening 11

Spoor 1: *Meer schulden voorkomen en kleine schulden klein houden* 11
Preventie met focus op:
- Financiële educatie
- aansluiten bij ingrijpende levensgebeurtenissen

Vroegsignalering met focus op:
- Vroegsignalering als wettelijke taak
- Samenwerking met ketenpartners en de Nederlands Schuldhulproute

Onze plannen in het kort

Spoor 2: *Meer Arnhemmers met schulden helpen door een laagdrempelige toegang tot hulp bij schulden* 14
Geen drempels
Aanmelding via meerdere ingangen
Directe doorverwijzing door ketenpartners
Onze plannen in het kort

Spoor 3: *Effectiever schulden regelen voor Arnhemmers en werken aan perspectief* 16
Begeleiding van onze inwoner
Flankerende hulp van onze ketenpartners als onderdeel van het begeleidingstraject
Inzet van ervaringsdeskundigen
Inzet van vrijwilligers
Een efficiënt proces van schuldregelen
- Kwaliteitsmaatregelen
- Beleidsregels

Aanpak voor (ex) ondernemers en jongeren
Ondersteuning gedupeerden van Kinderopvangtoeslagenschandaal
Samenhang met Experiment Immerloo Schuldenvrij (EIS)
Onze rol als schuldeiser en het Convenant Lokale Overheden
Onze plannen in het kort

Spoor 4: *Meer Arnhemmers duurzaam schuldenvrij* 21
Nazorg
Budgetbeheer als mogelijke uitstroomroute
Samenwerking met bewindvoerders
Onze plannen in het kort

Infographic met sporen en speerpunten 23

Hoofdstuk 5. Communicatie, monitoring en financiering 24

Samenvatting 25

Bijlage Elementen basisdienstverlening 26

Voorwoord beleidsplan schuldhulpverlening



Mark Lauriks, wethouder Bestaanszekerheid

Een kleine schuld kan al snel uitgroeien uit tot een problematische schuld die je je hele leven bij je draagt. Als onkruid overwoekert het langzaam ieder leefgebied, tot er uiteindelijk geen enkel licht meer doorheen kan schijnen. Zo verwoesten schulden levens, soms al op hele jonge leeftijd.

Goede schuldhulpverlening is daarom van levensbelang. Het is voor gemeenten niet alleen een wettelijke taak, maar ook een wezenlijke. De afgelopen jaren hebben we in Arnhem de manier waarop we naar schulden kijken onder de loep genomen. We willen anders omgaan met dit grote nationale probleem om onze inwoners een beter toekomstperspectief te geven. Bijvoorbeeld door meer aandacht voor jongeren met schulden. Extra investeren in vroegsignalering. Geen BKR-registratie na je schuldentraject. En het schrappen van de problematische schulden van tientallen gezinnen in Immerloo om te laten zien dat je daar heel veel verdere ellende mee kan voorkomen.

Maar we zien dat er nog meer mogelijk is. Daarom hebben we besloten om onze schuldhulp niet langer uit te besteden maar vanaf 2025 weer in eigen huis te nemen. Een grote stap, maar wel een die ervoor zorgt dat we zoveel mogelijk grip op de schuldhulpverlening in onze stad houden. We nemen mensen met schulden die door de bomen het bos niet meer zien van begin tot eind bij de hand en laten ze niet meer los tot ze hun weg gevonden hebben. Onderweg kijken we daarbij ook naar andere leefgebieden, zoals bestaanszekerheid, welzijn en het voorkomen van gezondheidsproblemen. Want schulden komen zelden alleen.

Om onze schuldhulpverlening verder te verbeteren richten we ons op vier sporen. We willen voorkomen dat schulden zich verder opstapelen door in te zetten op vroegsignalering en preventie. Ook willen we zoveel mogelijk drempels wegnemen en mensen proactief de juiste hulp bieden. Daarnaast kijken we naast het aflossen van de schulden ook naar de toekomst en hoe we inwoners hierin kunnen ondersteunen. Tot slot gaan we voor zoveel mogelijk Arnhemmers duurzaam schuldenvrij, ook als dat bij sommige mensen extra ondersteuning bij hun financiën betekent.

Bij alles wat we doen houden we de Arnhemmer in ons achterhoofd. Want die verdient een waardig bestaan, schulden maken immers niet schuldig. Zo werken we ook de komende jaren verder aan een Arnhem waar inwoners hun schulden niet meer als een last meedragen. Maar weer schuldenzorgvrij in het leven kunnen staan.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 leest u over landelijke ontwikkelingen rondom schuldhulpverlening en hoe wij deze vertalen naar de Arnhemse situatie. In hoofdstuk 2 leggen we uit waarom we schuldhulpverlening in eigen beheer gaan uitvoeren. In hoofdstuk 3 staat onze visie die in hoofdstuk 4 uitgewerkt is in vier sporen. Hoofdstuk 5 gaat tenslotte in op de monitoring en financiering.



Enkele begrippen

Financiële bestaanszekerheid
Volgens Divosa: Een bestaan met voldoende en voorspelbaar inkomen, een woning, toegang tot onderwijs en zorg en een buffer voor onverwachte uitgaven.

Nederlandse Vereniging voor Volkskrediet (NVVK)
Brancheorganisatie voor organisaties die werkzaam zijn op het gebied van financiële hulp. Organisaties die lid zijn worden ge-audit op basis van het kwaliteitskader.

Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs)
Wet uit 2012 waarin de verantwoordelijkheid voor schuldhulpverlening bij gemeenten is belegd. Deze wet is in 2021 gewijzigd.

Vroegsignalering
Het proactief benaderen van inwoners op basis van signalen over betaalachterstanden van vaste-lasten-partners. Sinds 1 januari 2021 als wettelijke verplichting opgenomen in de gewijzigde Wgs.

Schuldhulpverlening
Hulpverlening om schulden te voorkomen, op te lossen of te beheersen en nazorg die is verankerd in de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs). Ook bekend als minnelijke schuldsanering natuurlijke personen (Msnp).

De Sociale Wijkteams (SWT)
De Sociale Wijkteams (SWT) voeren voor de gemeente Arnhem de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), de Jeugdwet, het Vervoer (leerling en maatwerk) en een deel van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs) uit. Ook zijn de wijkteams verantwoordelijk voor enkele taken uit de Participatiewet.

Opr€cht
Opr€cht is een samenwerking van drie Arnhemse jongerenorganisaties die zich inzet om schulden bij jongeren te voorkomen en op te lossen.

Wettelijke Schuldsanering Natuurlijke Personen (WSNP)
Wet schuldsanering natuurlijke personen. Mogelijkheid om bij een niet geslaagde minnelijke schuldregeling via een verzoek aan de rechter via het wettelijk traject tot een oplossing te komen. Bij toelating wordt een WSNP bewindvoerder aangesteld.

Bewindvoerder
Een bewindvoerder wordt door de rechter benoemt om voor een inwoner de financiën en goederen te beheren als die persoon dat zelf niet kan.

Flankerende hulp
Flankerende hulp helpt inwoners de omstandigheden creëren om tot een duurzame oplossing voor of beheersing van de financiële problemen te komen.

Financiële zelfredzaamheid
Volgens het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (NIBUD): Het vermogen om bewuste keuzes te maken, zodat de financiën, zowel op korte als op lange termijn in balans zijn.

Inleiding

Het hebben van geldzorgen en schulden heeft grote impact op veel Arnhemmers. Het raakt aan een basisbehoefte als er onvoldoende geld is om van te leven. Schulden veroorzaken vaak ook problemen op andere leefgebieden of vormen een belangrijke belemmering om deze problemen op te lossen.
Juist omdat er zoveel samenhang is tussen het hebben van schulden, en bijvoorbeeld psychische problemen of gezondheidsproblemen, is het zo belangrijk dat we in Arnhem inzetten op een integrale aanpak. Want schulden komen zelden alleen en worden ook niet snel en makkelijk opgelost.

Voor u ligt het Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029. De Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs) schrijft voor dat de gemeenteraad elke vier jaar een plan vaststelt met de hoofdlijnen van beleid voor integrale schuldhulpverlening.

Dit plan sluit aan op de Voortgangsrapportage Armoede- en Schuldenaanpak 2021 en vloeit voort uit de in 2019 door de raad vastgestelde visie op Schuldhulpverlening "Zij aan zij, schuldenvrij". Onze visie op schuldhulpverlening, zoals verwoord in de visie uit 2019 staat nog steeds; Uitgangspunten uit deze visie zoals vertrouwen en gelijkwaardigheid, samenwerking en oplossingsgericht vinden we onverminderd belangrijk.

We hebben in dit Beleidsplan een vernieuwde visie beschreven naar aanleiding van landelijke en actuele ontwikkelingen rondom schuldhulpverlening. Hierover leest u meer in hoofdstuk 3. Met name in de vertaling van deze visie naar de uitvoering van onze schuldhulpverlening in eigen beheer, is het mogelijk om onze inwoner veel meer centraal te stellen. Dat leest u terug in dit Beleidsplan.

In de afgelopen jaren hebben we in lijn met het voorliggende plan al veel concrete stappen gezet. Een greep hieruit; het verwijderen van de BKR registratie na een schuldregeling; onze jongerenaanpak met inzet van Maatschappelijke Diensttijd, onze eigen rol als schuldeiser waarin we ons zo sociaal mogelijk opstellen en het Experiment Immerloo Schuldenvrij. We hebben de rente voor sociale leningen verlaagd en sturen net-18-jarigen een verjaardagskaart met informatie over hun financiën. We hebben extra geïnvesteerd in vroegsignalering en werken samen met Liander, corporaties en Vitens om huisuitzettingen en afsluitingen te voorkomen. We ondersteunen gedupeerden van het Toeslagenschandaal en hebben tijdens de energiecrisis acties uitgevoerd om Arnhemmers tegemoet te komen.

Elkaar versterken door integrale aanpak

In dit beleidsplan zoomen we in op de aanpak van schulden die we vanaf 2025 weer in eigen beheer gaan uitvoeren. Maar deze aanpak staat niet los van andere aanpakken en inspanningen op andere beleidsthema's. In 2021 is onze visie op het Sociaal Domein vastgesteld door de raad. De uitgangspunten (we werken gebiedsgericht, stellen preventie voorop en verrichten maatwerk) worden één op één overgenomen en uitgewerkt in dit Beleidsplan Schuldhulpverlening.

We zetten met dit Beleidsplan in op een integrale aanpak binnen het Sociaal Domein die beleidsterreinen, domeinen en organisaties overstijgt. Waarbij er over oplossingen wordt nagedacht vanuit de leefwereld van mensen. Waar we vanuit de schuldenaanpak niet alleen aandacht hebben voor financiële problemen, maar ook doorvragen naar problemen op andere leefgebieden. En waar we vervolgens partners proactief opzoeken om problemen van inwoners zoveel mogelijk in samenhang aan te pakken. We streven daarbij naar locaties verspreid over de stad, waar Arnhemmers terecht kunnen met alle vragen rondom financiën, zorg en welzijn.



Zo is onze schuldenaanpak onlosmakelijk verbonden met de armoedeaanpak. Want mensen met schulden leven vaak in armoede, en door armoede ontstaan vaak schulden.
We trekken samen op waarbij de inspanningen vanuit de schuldenaanpak de armoedeaanpak versterken en andersom. Door in te zetten op het vergroten van de effectiviteit en het bereik van onze inkomensregelingen, en te werken aan een armoedepact met partners in de stad, zorgen we voor een vangnet voor Arnhemmers met een laag inkomen. Maar ook al onze inspanningen om inwoners met een bijstands-uitkering stappen te laten zetten richting werk (zoals met loonkostensubsidie, beschut werkplekken, persoonlijke ondersteuning en de bijverdienbeloning) dragen bij aan de financiële bestaanszekerheid van onze inwoners. En hierdoor helpen we armoede en schulden te voorkomen of te verminderen. We zetten de komende jaren nog meer in op de samenwerking met andere beleidsterreinen zoals gezondheid, onderwijs, inburgering, zorg en welzijn.

Mensen met schulden in Nederland en in Arnhem

Iemand heeft problematische schulden als te voorzien is dat iemand schulden niet zal kunnen blijven afbetalen of is gestopt met betalen. In Nederland had in januari 2023 8,8% van de huishoudens problematische schulden (726.210 huishoudens). In Arnhem ligt het percentage geregistreerde problematische schulden met 12,4% hoger dan het landelijke gemiddelde*. Uitgedrukt in aantal huishoudens gaat het in Arnhem om 10.460 huishoudens met schulden.

Een mogelijke verklaring van het hogere percentage inwoners met problematische schulden in Arnhem kan zijn dat we in Arnhem relatief meer uitkeringsgerechtigden (zowel bijstand als WW [1]) hebben. Het aandeel Arnhemse inwoners dat leeft van een laag inkomen ligt al jaren hoger dan het landelijk gemiddelde. Arnhem staat bijvoorbeeld in de top 10 van gemeenten waarin het aandeel huishoudens met een laag inkomen het hoogst is. De wijk met de armste postcode uit Nederland ligt in Arnhem. Mensen die langere tijd met een laag inkomen moeten rondkomen, lopen een groter risico op armoede en schulden**.
Uit het CBS-dashboard blijkt daarnaast dat er in Arnhem relatief meer alleenstaanden [2] [3] zonder en met kinderen wonen. Volgens het CBS ligt het risico op problematische schulden ook bij deze groepen hoger***.

Als we dan constateren dat in de afgelopen jaren in Arnhem ongeveer 650 huishoudens per jaar zich melden voor hulp bij hun schulden, is het zonneklaar dat we een enorme uitdaging hebben. En daarmee ook onze ambitie om méér inwoners met schulden sneller te bereiken, en efficiënter te helpen! In hoofdstuk 3 gaan we dieper op deze ambitie in.

* Bron: CBS-dashboard Schuldenproblematiek in beeld, 2023

** Bron; Staat van de stad 2023

*** Bron; CBS-dashboard Schuldenproblematiek in beeld, 2023

[1] Aantal inwoners in bijstand: 65 per 1.000 in Arnhem tov 34 in Nederland;

[1] Aantal inwonersmet WW-uitkering 100 per 1.000 in Arnhem tov 87 in Nederland;

[2] Aantal alleenstaanden 48,7% in Arnhem tov 39.5 in Nederland;

[3] Aantal eenoudergezinnen 8.3 % in Arnhem tov 7,4 % in Nederland

1. Landelijke ontwikkelingen

Er zijn veel landelijke ontwikkelingen op het gebied van schuldhulpverlening. Enerzijds spelen er allerlei factoren waardoor mensen schulden krijgen waar de gemeente geen invloed op heeft. Anderzijds wordt er vanuit het Rijk veel ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van de gemeentelijke schuldhulpverlening.

Beperkte invloed van gemeente op het aantal mensen met schulden

De gemeente is verantwoordelijk voor een effectieve schuldhulpverlening en zet daar volop op in. We sluiten daarbij aan bij alle relevante landelijke ontwikkelingen en vertalen deze naar de Arnhemse situatie. Maar een gemeente heeft geen invloed op factoren als landelijk incassobeleid, commerciële kredietverstrekking of de bestaansonzekerheid die veel inwoners ervaren. En deze factoren bepalen voor een groot deel of inwoners in de schulden komen.

Daarnaast bestaat de gehele schuldenketen uit veel publieke en private organisaties die verantwoordelijk zijn voor het voorkomen van schulden, het verantwoord incasseren van schulden en het oplossen van problematische schulden. Van kredietverstrekker, tot incassobureau en uiteindelijk de Schuldhulpverlening. Wat opvalt is dat de gehele schuldenketen onvoldoende samenwerkt of soms tegengestelde belangen heeft.

Deze veelvoud van oorzaken maakt het erg moeilijk om het aantal mensen met schulden terug te dringen. Als gemeente doen we extra ons best om meer Arnhemmers met schulden te bereiken en hen beter te helpen. Tegelijkertijd wenden we onze invloed aan om systemische veranderingen op landelijk niveau te bewerkstellingen zodat ook landelijke oorzaken worden aangepakt.

Basisdienstverlening voor alle gemeenten met focus op meer begeleiding

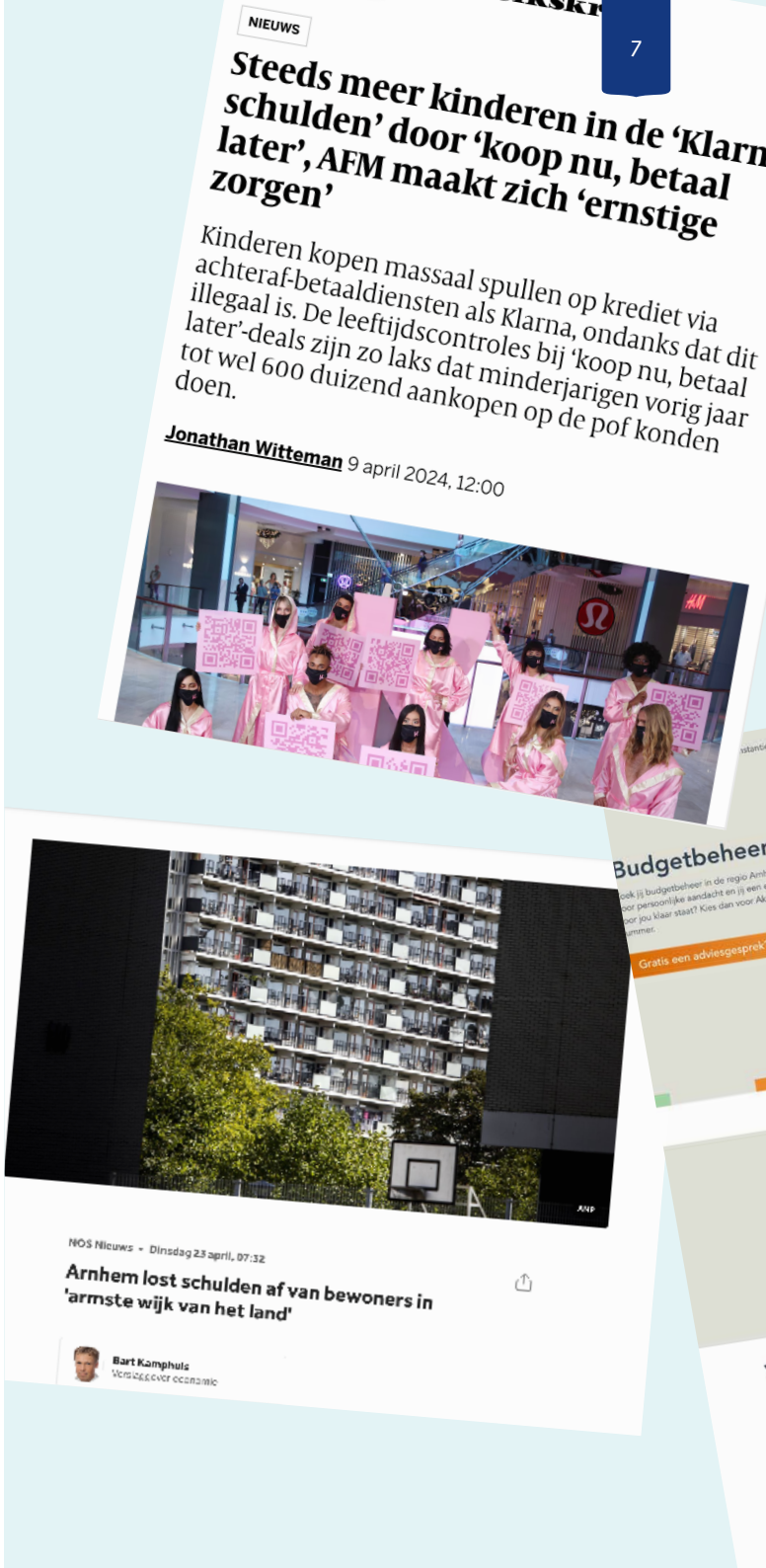
Landelijk is geconstateerd dat er voor alle gemeenten een basisniveau aan schuldhulpverlening moet komen. In maart 2024 heeft het Rijk met de Vereniging voor Gemeenten (VNG), Divosa (Vereniging van leidinggevenden in het sociaal domein) en de NVVK (branchevereniging voor Schuldhulp) daar afspraken over gemaakt. Doel van deze basisdienstverlening is het vergroten van het bereik en de kwaliteit van gemeentelijke schuldhulpverlening en het gelijktrekken van de hulpverlening van gemeenten. Zodat de hulp toegankelijk wordt en in elke gemeente uit minimaal dezelfde elementen bestaat. De gemeente houdt wel de mogelijkheid om de hulpverlening te laten aansluiten bij de lokale structuren van hulp en ondersteuning.

De basisdienstverlening bestaat uit een aantal elementen waarmee gemeenten geïnspireerd en gestimuleerd worden om mee aan de slag te gaan. Belangrijke elementen van deze basisdienstverlening vormen de grotere focus op begeleiding, coaching en nazorg voor de inwoner en de inzet van flankerende hulp. In bijlage 1 vindt u een weergave van alle elementen.

Deze basisdienstverlening is nog in ontwikkeling. Een aantal elementen is reeds in gebruik terwijl een aantal nog op landelijk niveau wordt (door)ontwikkeld. Wij implementeren in onze Arnhemse schuldhulpverlening vanaf 2025 alle elementen die reeds in gebruik zijn. We volgen de landelijke ontwikkelingen rondom de overige elementen op de voet, zodat we op termijn alle elementen in onze eigen hulpverlening hebben geïmplementeerd.

Schuldregelen een goed te automatiseren proces

De trend dat steeds meer schuldeisers ruimhartig instemmen met een schuldsanering, als daarmee de inwoner is geholpen en terugval wordt voorkomen, zet door. Daarnaast zijn op landelijk niveau instrumenten ontwikkeld om bijvoorbeeld sneller en efficiënter schulden te inventariseren en te regelen. Door deze ontwikkelingen wordt het schuldregelen steeds meer een technisch goed te automatiseren proces. En ook hierdoor kunnen we in Arnhem meer focus leggen op de begeleiding van onze inwoner.



2. Schuldhulp-verlening vanaf 2025 in eigen beheer

Redenen om schuldhulpverlening in eigen beheer te gaan uitvoeren

Armoedebestrijding en schuldhulpverlening zijn wezenlijke taken voor de gemeente. We willen daarom meer grip op de kwaliteit daarvan en daarom is een plan van aanpak opgesteld om deze taken beter te organiseren, binnen onze eigen publieke dienst.

Dit heeft ertoe geleid dat op 19 september 2023 het Arnhemse college heeft besloten om onderdelen van schuld-hulpverlening in eigen beheer te gaan uitvoeren. Hierdoor kunnen we de schuldhulpverlening als onderdeel van de totale en integrale aanpak van armoedebestrijding en bestaanszekerheid betrouwbaar en nabij Arnhemmers en partners in de stad organiseren. We kunnen beter dan voorheen inspelen op landelijke ontwikkelingen op het gebied van schuldhulpverlening en halen schakels tussen de vroegsignalering en schuldhulpverlening weg waardoor inwoners sneller de juiste hulp krijgen. Ook leggen we sneller en makkelijker verbindingen met onze dienstverlening op het gebied van werk en inkomen, zorg en welzijn. Tenslotte kunnen we ons in eigen beheer meer dan voorheen sterker maken om inwoners waar nodig budgetbegeleiding aan te bieden.

Eerst een goede basis neerzetten...

Het in eigen beheer gaan uitvoeren van een hele nieuwe hulpverlening is ambitieus. Met tal van uitdagingen om aan de wettelijke vereisten te voldoen en om goed gekwalificeerde medewerkers te werven. Maar ook om de meest effectieve vorm van ICT-ondersteuning te implementeren zodat de medewerkers ook echt de focus op (begeleiding van) Arnhemmers kunnen leggen. Daarom kiezen we er bewust voor om in 2025 te starten met een robuuste basis. We nemen een aantal onderdelen van schuldhulpverlening in eigen beheer, en we laten een aantal andere onderdelen nog door externen uitvoeren.

In 2025 gaan we voor particulieren de onderdelen vroeg-signalering, toegang tot Schuldhulpverlening, stabilisatie en schuldregeling, budgetbegeleiding en budgetbeheer en nazorg in eigen beheer uitvoeren. Preventie van schulden voeren we samen met onze partners uit. De uitvoering van de onderdelen, sociale kredietverstrekking, Bewindvoering; de wettelijke schuldregeling (WNSP) en schuldhulpverlening voor ondernemers blijven door externen uitgevoerd worden.

We zorgen ervoor dat de basis stevig wordt verankerd in onze gemeentelijke hulpverlening en dat er een integrale aanpak van schulden komt. Ons motto hierbij is “werkend leren”. We betrekken daarbij ook ervaringsdeskundigen en hun input helpt ons om te doen wat onze inwoner nodig heeft. Het zal tijd kosten om deze basis goed neer te zetten en de onvermijdelijke kinderziektes eruit te halen. En om van de nieuwe medewerkers een hecht team te maken dat samenwerkt met de vele partners in de stad. Daar zetten we in de komende jaren volop op in!

...en daarna door ontwikkelen

We hebben ambities om de totale aanpak van armoede en schulden nog verder te optimaliseren en weten dat er in de stad ook veel wensen en ambities leven. Vanaf de herfst van 2025 gaan we hierover met de raad en partners in de stad in gesprek om te verkennen welke doorontwikkeling wenselijk en mogelijk is.



3. Visie en doelstellingen

In onze visie op schuldhulpverlening uit 2019 stellen we dat iedere Arnhemmer recht heeft op een perspectiefrijke toekomst. Daarom bestrijden we bestaansonzekerheid. Wij willen dat alle Arnhemmers kunnen meedoen in de samenleving. Waar kan op eigen kracht, waar nodig met hulp van anderen. Iedereen die (tijdelijk) een steuntje in de rug nodig heeft, kan in Arnhem passende ondersteuning krijgen op het brede gebied van het sociaal domein.

Deze uitgangspunten zijn voor ons onveranderd. In dit beleidsplan actualiseren we deze visie.

Onze vernieuwde visie op Schuldhulpverlening
Arnhem ziet de waarde van elke inwoner, en wil dat Arnhemmers kunnen meedoen in de maatschappij. De mens staat centraal en we hebben aandacht voor problemen op alle leefgebieden die in samenhang en met samenwerkingspartners opgepakt worden. We zetten in op preventie en vroegsignalering, maar ook op begeleiding en nazorg zodat de Arnhemmers stappen kunnen zetten richting een duurzaam schuldenvrije toekomst.

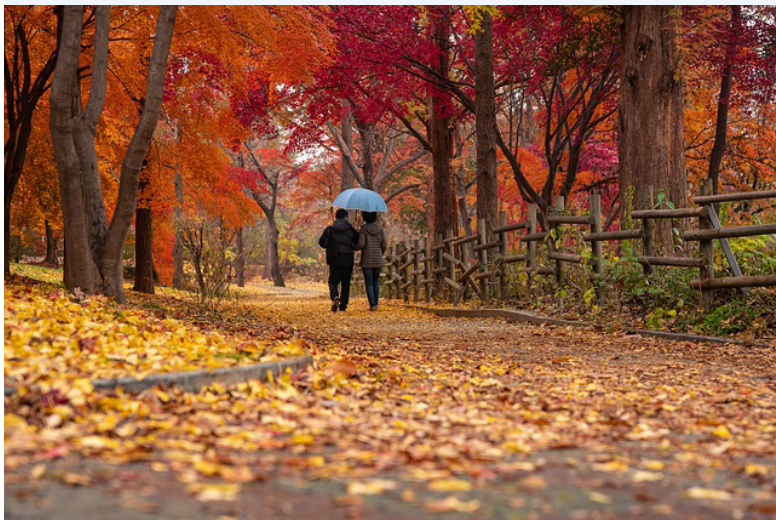
Het hebben van schulden veroorzaakt een sneeuwbaleffect van gerelateerde problematiek. Mensen raken verstrikt in een kluwen van oorzaken en gevolg. Het hebben van een ‘schuld’, geeft sommigen het gevoel ‘schuldig’ te zijn en niet zelden verliezen mensen hun waardigheid of ziet de omgeving de waarde van die persoon niet meer. Schuldhulpverlening probeert het verschil te maken in dat ene gezin, voor die ene man, vrouw of kind. Maar het hebben van schulden brengt ook maatschappelijke kosten met zich mee die op de hele stad Arnhem impact hebben. Door effectieve schuldhulpverlening worden ook deze kosten teruggedrongen.

Schuldhulpverlening vormt een onderdeel van onze dienstverlening binnen het Sociaal domein. Binnen dit domein werken we ernaar toe dat iedere Arnhemmer dezelfde kansen heeft op ontwikkeling. Daarnaast streven we ernaar dat alle Arnhemmers een stabiele basis hebben en in veiligheid en vrijheid leven. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn; we werken gebiedsgericht; stellen preventie voorop en verrichten maatwerk. Deze uitgangspunten worden één op één uitgewerkt in dit Beleidsplan Schuldhulpverlening.

Rondom financiën willen wij bestaansonzekerheid voor onze Arnhemmers bestrijden. Daarom hebben we in onze begroting en Perspectiefnota de volgende doelstellingen opgenomen:

- Bij meer inwoners wordt voorkomen dat ze financiële problemen krijgen
- Meer inwoners kunnen rondkomen en
- Meer inwoners met een uitkering worden begeleid naar werk of werk met ondersteuning.

In dit beleidsplan richten we ons vooral op de eerste twee doelstellingen uit de begroting.



Ambitie en doelstellingen van onze Schuldhulpverlening

Vanaf 2025 willen we meer Arnhemmers met schulden sneller bereiken en effectiever helpen.
Daarom zetten we in op de volgende vier sporen:

Spoor 1:
Meer schulden voorkomen of klein houden

Speerpunten hierbij vormen preventie en vroegsignalering. Inzet is gericht op het voorkomen van probleemschulden dan wel ze in een zo vroeg mogelijk stadium op te sporen en op te lossen.

Spoor 2:
Meer Arnhemmers met schulden helpen door een laagdrempelige toegang tot schuldhulpverlening te bieden

We willen zo snel mogelijk in contact komen met inwoners met geldzorgen en hen proactief de juiste hulp bieden. We doen dit ook door zoveel mogelijk drempels weg te nemen om hulp te zoeken, contact te leggen en vertrouwen op te bouwen.

Spoor 3:
Effectiever schulden regelen voor Arnhemmers en werken aan perspectief

We willen samen met onze inwoner afrekenen met het verleden, het hier en nu stabiliseren en bouwen aan zelfredzaamheid in de toekomst.

Spoor 4:
Meer Arnhemmers duurzaam schuldenvrij

We ondersteunen Arnhemmers om maximaal financieel redzaam te worden. Daarbij accepteren we dat een aantal Arnhemmers structureel ondersteuning bij hun financiën nodig heeft.

Bovengenoemde doelstellingen worden in de komende periode meer concreet en smart gemaakt. In dit Beleidsplan worden voor de komende vier jaren de kaders gelegd. We richten een (voor ons) nieuwe hulpverlening in die qua begeleiding niet geheel vergelijkbaar is met de huidige hulpverlening. Het is daarom niet wenselijk om op basis van de huidige aantallen van bijvoorbeeld aantal aanvragen, doorlooptijden in een schuldtraject of slagingspercentages SMART streefcijfers te formuleren. We monitoren de komende periode deze aantallen (zie ook hoofdstuk 5) en scherpen vervolgens bovengenoemde doelstellingen aan. We streven er in 2025 naar om minimaal hetzelfde aantal mensen te bereiken met onze hulp en dit in de komende jaren uit te bouwen.

Geldzorgen? Er is hulp.

Wij zijn er voor álle Arnhemmers.

Spoor 1:

Meer schulden voorkomen en kleine schulden klein houden



Een wellicht oud, maar treffend gezegde luidt: voorkomen is beter dan genezen. In de eerste plaats voor de mensen zelf. Omdat schulden een verlammend effect kunnen hebben en impact heeft op het hele gezin en meerdere leefgebieden. Maar schulden zijn niet alleen een individueel, maar ook een maatschappelijk probleem. Ze zetten de bestaanszekerheid onder druk, zitten sociale participatie in de weg en leiden tot veel gezondheidsproblemen waarbij de samenleving als geheel de kosten draagt. Daarom blijven we de komende jaren inzetten op preventie en vroegsignalering.

Preventie

Preventie is een breed begrip waarbij focus belangrijk is. Want men kan zich binnen preventie op veel verschillende thema's richten. Die versplinterde aandacht zorgt voor minder effect. De Vereniging van Gemeenten (VNG) geeft in de Routekaart Financiële Zorgen twee belangrijke invalshoeken aan:

1. Focus op het faciliteren en stimuleren van financiële educatie en voorlichting aan inwoners.
2. Het aansluiten bij ingrijpende levensgebeurtenissen omdat er dan iets in het leven van mensen verandert waardoor het risico op schulden groter wordt.

De gemeente voert preventie uit samen met onze partner Rijnstad.

Financiële educatie
We willen dat alle Arnhemse jongeren al vóór hun 18e financiële educatie krijgen waardoor ze financiële vaardigheden aanleren om zelf hun financiën op orde te brengen en te houden. En zich daarnaast bewust zijn van de risico's van het maken van schulden. We werken samen met scholen aan het streven om deze educatie op alle scholen in Arnhem structureel in te bedden. Onze rol is daarbij faciliterend en stimulerend. We enthousiasmeren scholen via onder andere de landelijke Week van het Geld.

Naast jongeren leggen we ook focus op nieuwkomers. Op termijn zetten we ook in op financiële educatie bij andere doelgroepen zoals ex-gedetineerden en Arnhemmers die vanuit een instelling zelfstandig gaan wonen.

Behalve financiële educatie richten we ons op het laagdrempelig verstrekken van informatie en het helpen van inwoners met financiële vragen. Via de Goed Geregeld Arnhem Loketten van Rijnstad bieden we inwoners in onze wijken een centrale toegang voor alle vragen op financieel gebied. Daar wordt ook laagdrempelige ondersteuning bij de financiële administratie aangeboden. Vanuit onze schuldhulpverlening sluiten we zoveel mogelijk aan op deze inloopspreekuren. Hierdoor kunnen onze inwoners met schulden direct en laagdrempelig worden doorverwezen.

Aansluiten bij ingrijpende levensgebeurtenissen
Schulden ontstaan vaak als er in het leven van mensen iets verandert. Bijvoorbeeld wanneer een jongere 18 jaar wordt, een eigen inkomen krijgt en zelf verantwoordelijk wordt voor zijn schulden. Of wanneer echtparen uit elkaar gaan en in korte tijd veel (ook financiële) beslissingen moeten nemen. Of de komst van een baby brengt extra kosten met zich mee....

Vanuit de gemeente willen we samen met onze partners inzetten op financiële bewustwording bij al deze ingrijpende levensgebeurtenissen. Door ons eigen preventieve aanbod en aanbod van bijvoorbeeld het NIBUD en de Rijksoverheid beschikbaar te stellen en onze partners trainingen aan te bieden om betalingsproblemen te signaleren en bespreekbaar te maken. Via deze trainingen nemen we onze partners ook mee in ons gemeentelijke aanbod en maken we samenwerkingsafspraken over een goede doorverwijzing naar ons hulpaanbod.



Vroegsignalering

Vroegsignalering als wettelijke taak
Sinds 2021 vormt vroegsignalering een wettelijke taak voor de gemeente. De aanpak is erop gericht om op basis van signalen over betalingsachterstanden bij schuldeisers (inzake huur/hypotheek, zorgverzekering, energie en water) Arnhemmers proactief te benaderen met ons hulpaanbod. Arnhem is aangesloten op diverse landelijke experimenten om ook signalen van andere schuldeisers, zoals de Belastingdienst en een aantal hypotheekverstrekkers, te ontvangen. Ook lokaal kijken we naar oplossingen, zoals de samenwerking die wij als gemeente hebben met netbeheerder Liander.

We ontvangen maandelijks gemiddeld 1.300 signalen van betalingsachterstanden. Onze aanpak zorgt ervoor dat op alle signalen een aanbod voor hulp wordt gedaan, door middel van een huisbezoek, telefonisch contact of een brief of email. Als iemand open staat voor hulp, bieden we ondersteuning bij het oplossen binnen een maand van kleine betalingsachterstanden (zogenaamde Quick fix). Bij grotere schuldenproblematiek bieden we onze inwoner een intake voor schuldhulpverlening aan.

Samenwerking met ketenpartners en de Nederlands Schuldhulproute
Naast de wettelijke vroegsignalering vormen onze partners in de stad belangrijke ingangen voor inwoners met geldzorgen. Huisartsen spreken patiënten bij een consult, een verloskundige komt bij ouders thuis na een geboorte of een leraar krijgt vaak geldzorgen mee via een leerling.
Maar ook de samenwerking met schuldeisers zoals woningcorporaties, energiemaatschappijen en zorgverzekeringen is erg belangrijk. En datzelfde geldt voor werkgevers die zich zorgen maken over hun werknemers met geldzorgen.
We versterken onze samenwerking met partners en schuldeisers via onze jaarlijkse ketenpartnerbijeenkomst, de nieuwsbrief en onze trainingen Alert op geldzorgen.
Medewerkers van Opr€cht zijn structureel aanwezig bij ROC Rijn-IJssel en bij de Rechtbank.

Vanuit de nieuwe gemeentelijke schuldhulpverlening worden met partners samenwerkingsafspraken gemaakt over doorverwijzing en contact tijdens een schuldtraject. Daarnaast zijn we aangesloten op de Nederlandse Schuldhulproute waardoor ook Arnhemmers die digitaal op zoek zijn naar hulp, snel de juiste informatie krijgen over ons gemeentelijke hulpaanbod.

Onze plannen in het kort

- Preventie met focus op financiële educatie voor jongeren en statushouders.
- Aansluiting op ingrijpende levensgebeurtenissen voor financiële bewustwording, voorlichting en educatie.
- Goed Geregeld Arnhem loketten voor alle Arnhemmers met vragen over financiën.
- (Wettelijke) vroegsignalering in eigen beheer waarbij we direct hulp bij schulden aanbieden als dat nodig is en de inwoner hiervoor open staat.
- Afspraken met ketenpartners, werkgevers en schuldeisers voor goede doorverwijzing en een effectieve samenwerking tijdens een schuldtraject.
- Aansluiting op de Nederlandse Schuldhulproute.



Spoor 2:

Meer Arnhemmers met schulden helpen door een laagdrempelige toegang tot schuldhulpverlening



Ook in Arnhem zijn er nog veel mensen met schulden die nog niet in beeld zijn bij schuldhulpverlening. Zij vragen geen hulp omdat zij de weg naar deze hulp niet weten te vinden, de hulp niet vertrouwen of omdat er schaamte of taboe is. Daardoor wachten onze inwoners met schulden vaak heel lang en lopen schulden onnodig op. Daarom zetten we de komende tijd volop in op een laagdrempelige toegang tot onze schuldhulpverlening waarbij we zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande spreekuren in de stad.

Geen drempels

Eén van de elementen van basisdienstverlening die we vanaf de start in 2025 gaan implementeren is ervoor zorgen dat iemand zich zonder drempels kan aanmelden. Wanneer een Arnhemmer met schulden zich meldt, volgt zo snel mogelijk een gesprek. Daarbij hoeft de inwoner nog geen papierwerk aan te leveren. Doel van dit gesprek is vooral het vaststellen van de hulpvraag waarbij we zorgdragen voor verbinding en werken aan het opbouwen van vertrouwen. Ook wordt er zo snel mogelijk gewerkt aan het verbeteren van de financiële situatie door na te gaan of alle inkomens-verruimende maatregelen worden benut.
De begeleiding start dan ook vanaf het allereerste gesprek. Als het nodig is voor het opstarten van het traject, helpen we inwoners met het ordenen van de administratie. Dat doen we zelf of met hulp van vrijwilligers.

Aanmelding via meerdere ingangen

We breiden onze bestaande ingangen voor hulpaanvragen uit. Arnhemmers kunnen zich nog steeds melden via de Sociale Wijkteams, via Opr€cht of via een bewindvoerder. Maar ze kunnen zichzelf vanaf 2025 ook rechtstreeks zelf aanmelden voor schuldhulpverlening. Ook andere keten-partners zoals bijvoorbeeld Goed Geregeld Arnhem, of de Voedselbank kunnen direct doorverwijzen naar onze hulp.

Directe doorverwijzing door ketenpartners

Zoals al eerder aangegeven maken we met ketenpartners en schuldeisers afspraken over doorverwijzing en samenwerking tijdens een traject. We waarderen het als ketenpartners samen met onze inwoner bij het aanmeldgesprek aanwezig zijn zodat een warme overdracht mogelijk is en afspraken gemaakt kunnen worden over het vervolg van het traject.

Onze plannen in het kort

- Aanvraag zonder drempels.
- Meerdere ingangen voor aanvragen van Schuldhulp-verlening.
- Een eigen ingang voor aanvragen waarbij we zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande spreekuren in de stad.
- Directe doorverwijzing door en samenwerking met ketenpartners.



Spoor 3:

Effectiever schulden regelen voor Arnhemmers en werken aan perspectief



In de loop van jaren is de aard van schuldhulpverlening veranderd. Vroeger lag de focus vaak op het regelen van de schulden en het onderhandelen met schuldeisers over een gedeeltelijke kwijtschelding. Tegenwoordig ligt de focus veel meer op wat mensen nodig hebben om af te rekenen met het verleden en toe te werken naar een schuldenvrij bestaan. Financiële stabiliteit is een basisvoorwaarde voor het welbevinden van inwoners. Niet elke inwoner is in staat deze financiële stabiliteit zelfstandig (weer) te bereiken. Voor sommigen is de benodigde ondersteuning tijdelijk, voor anderen heeft de ondersteuning die men nodig heeft een langdurig karakter. Voor al onze inwoners geldt dat financiële stabiliteit leer- en ontwikkelruimte biedt. Daarom vormt een belangrijk element van de basisdienst-verlening de begeleiding van onze inwoner.

Begeleiding van onze inwoner

Door schuldhulpverlening in eigen beheer te gaan uitvoeren, hebben we de kans om onze methodiek en onze werk-processen naar de nieuwste inzichten in te richten. En daarbij de meest passende ICT-systemen aan te schaffen die deze methodiek zoveel mogelijk ondersteunen.
Onze begeleiding start vanaf het eerste gesprek en we geven maatwerk. De begeleiding richt zich op het versterken van de financiële kennis en vaardigheden maar richt zich ook op het financiële gedrag van de inwoner en het gezin. Wanneer er inwonende minderjarige kinderen zijn, hebben we daar extra aandacht voor.
Als het nodig is, zetten we aanvullende, flankerende hulp in. Daarbij werken we samen met onze ketenpartners in de stad.

Daarnaast kunnen we budgetbeheer inzetten waarbij we het inkomen van iemand beheren en zorgen voor de betaling van (alle) vaste lasten. We begeleiden onze inwoner niet alleen gedurende het schuldtraject, maar ook als de minnelijke regeling niet mogelijk blijkt, en een aanvraag voor het wettelijke schuldtraject (Wsnp) nodig is. We blijven iemand ook tijdens het Wsnp traject begeleiden en na de aflosperiode bieden we nazorg aan.

We hebben gekozen voor een methodiek van begeleiding met de volgende uitgangspunten:

- *Zoveel mogelijk één aanspreekpunt*
  Arnhemmers hebben zoveel mogelijk één aanspreekpunt voor het gehele schuldtraject van aanmelding tot en met nazorg.
- *Mogelijkheden en behoeften van de mensen zijn leidend*
  We bieden maatwerk waarbij er verschillende vormen van budgetbegeleiding mogelijk zijn. Daarbij staat de autonomie van iemand centraal. En we sluiten zoveel mogelijk aan bij de belevingswereld van onze inwoner.
- *Vrijwillig maar niet vrijblijvend*
  Om begeleiding goed te kunnen uitvoeren is het nodig dat een inwoner aan een aantal voorwaarden voldoet (zoals het doorgeven van wijzigingen in inkomsten). Als dat voor iemand erg moeilijk is, zoeken we samen naar een alternatief, zoals bijvoorbeeld Bewindvoering.
- *Ondersteuning zo kort als kan en zo langs als nodig*
  We zetten begeleiding in zo kort als mogelijk en zo lang als nodig. Begeleiding is in principe een tijdelijke ondersteuning, waarbij vanaf aanvang wordt ingezet op een traject om onze inwoner te ondersteunen om de financiën zelf weer (zo veel als mogelijk) uit te voeren. Maar we accepteren dat een aantal inwoners structureel budgetbeheer nodig heeft.
- *Samenwerking met de keten*
  Wanneer er sprake is van problematiek op meerdere leefgebieden, werken we samen met onze partners. Zo zetten we flankerende hulp in als er bijvoorbeeld sprake is van een verslaving of psychische problematiek.
- *De ondersteunende rol van ICT-systemen/ automatiserings-systemen*
  We willen dat de mensen zelf zoveel mogelijk betrokken blijven bij zijn/haar financiën. Dat doen we ook door de ondersteunende rol van de ICT-systemen. Door dat iemand op elk moment van de dag kan zien wat er met zijn budget gebeurt, ervaart hij meer eigenaarschap. Door de inwoner zelf keuzes te laten maken in spaardoelen, kan deze meer autonomie ervaren.
  Vanzelfsprekend passen we hier maatwerk toe. Als iemand geen digitale vaardigheden heeft, helpen we hem op een andere manier inzicht in zijn financiën te krijgen.



Flankerende hulp van onze ketenpartners als onderdeel van het begeleidingstraject

Omdat tijdens de intake ook gekeken is naar de verschillende leefgebieden van Arnhemmers, kan naar voren komen dat naast financiële begeleiding ook begeleiding vanuit flankerende hulp nodig is. Flankerende hulp bestaat uit alle vormen van hulp- en dienstverlening die schuldhulpverlening ondersteunen om inwoners financieel zelfredzaam te maken. Vaak spelen bij mensen met problematische schulden achterliggende psychosociale problemen op verschillende leefgebieden. Als de professional constateert dat de achterliggende problemen de aanpak van financiële problemen of de weg naar financiële zelfredzaamheid in de weg staan, dan wordt flankerende hulpverlening in het begeleidingstraject opgenomen. Als dat relevant is voor het proces van de financiële begeleiding, houdt de professional regelmatig contact met de organisatie waarnaar is doorverwezen.
Voor het bieden van flankerende hulp kunnen verschillende organisaties betrokken worden zoals maatschappelijk werk; verslavings- zorg, reclassering maar ook informele netwerken.

Inzet van ervaringsdeskundigen

We betrekken ervaringsdeskundigen bij zowel de keuzes in de implementatie en communicatie over de nieuwe hulpverlening, als ook in de uitvoering van onze schuldhulpverlening vanaf 2025. Het betrekken van ervaringsdeskundigen is niets nieuws. De gemeente Arnhem maakt al langere tijd (al dan niet via externe partners) op verschillende plekken in de organisatie en op verschillende beleidsthema's gebruik van kennis en ervaringen van inwoners. Hierbij valt te denken aan inzet van ervaringsdeskundigheid rondom laaggeletterdheid, bij Bureau Nieuwkomers, bij de ondersteuning van gedupeerden van het Kinderopvangtoeslagschandaal en bij de jeugdzorg. Wat wel nieuw is, is onze verkenning om een beleidsadviseur met ervaringsdeskundigheid aan te nemen met de focus op de ervaringsdeskundigheid an sich. Deze collega gaat op inhoud meekijken met het nieuwe team schuldhulpverlening, maar ook meedenken over gemeente brede inzet van ervaringsdeskundigheid en het eventueel formeren van overkoepelend beleid op dit thema.

Inzet van vrijwilligers bij schuldhulpverlening

Wij kiezen ervoor om de mens centraal te zetten bij onze Schuldhulpverlening en om focus te leggen op begeleiding. Dat hoeft niet alleen via professionals te gebeuren. Voor de praktische en mentale ondersteuning van Arnhemmers die daar behoefte aan hebben, zetten we vrijwilligers in.
Vooral het informele en flexibele contact met vrijwilligers wordt gewaardeerd waardoor een inwoner zich mentaal sterker voelt. Daarnaast helpen vrijwilligers met het op orde krijgen en houden van de administratie en kunnen ze een stimulerende rol spelen op bijvoorbeeld participatie.*

Wij hebben daarom samenwerkingsafspraken gemaakt met een aantal vrijwilligersorganisaties die nu in Arnhem actief zijn. Uitgangspunten die we daarbij hanteren zijn:

1. Een vrijwilliger wordt alleen ingezet als iemand het nodig heeft, of wenst.
2. Er worden heldere afspraken gemaakt over wat een vrijwilliger wel of niet doet. De vrijwilliger neemt niet de plek van de professional in, maar is aanvullend.
3. De gemeente verzorgt inhoudelijke deskundigheidsbevorderingen over de schuldhulpverlening van de gemeente om de vrijwilliger mee te nemen in onze werkwijze en ontwikkelingen.
4. De vrijwilligers/organisatie zijn een belangrijke ingang voor inwoners met geldzorgen. Zij kunnen onze inwoners motiveren om hulp bij de gemeente te vragen en hebben daarbij ook een brugfunctie.
5. Tijdens een schuldtraject en in de nazorgfase bepaalt de regisseur de inzet van de vrijwilliger. De regisseur is en blijft verantwoordelijk voor de begeleiding, maar kan op onderdelen hulp van een vrijwilliger inzetten.

* Bron; Routekaart Financiële Zorgen van de VNG



Deze hulp kan tijdens een schuldtraject zijn:

- Op het mentale vlak de inwoner steunen en te motiveren om het traject vol te houden en om afspraken na te komen.
- Op het praktische vlak ondersteunen door mee te gaan met gesprekken met instanties, te helpen met het bellen met instanties e.d. En op die manier een brug te vormen tussen onze inwoner en instantie. Daarnaast kan de vrijwilliger ook in overleg met de regisseur onderdelen oppakken rondom ordenen administratie en overzicht over inkomsten en uitgaven.

Een efficiënt proces van schuldregelen

Kwaliteitsmaatregelen
In 2025 regelen we als lid van de NVVK (Brancheverenigingvoor Schuldhulp en financiële dienstverlening) de schulden van Arnhemmers. We volgen daarbij de uitgangspunten zoals beschreven in de Gedragscode Schuldregeling.
Kern van de gedragscode is dat de inwoner gedurende een periode maximaal aflost en dat op basis van deze aflosruimte betalingsvoorstellen aan schuldeisers worden aangeboden.

We gaan daarbij zoveel mogelijk uit van een saneringskrediet met een aflosperiode van 18 maanden. We streven ernaar dat de periode tussen moment van aanmelding en eerste gesprek zo kort mogelijk is en niet langer dan 4 weken. Voor het inventariseren van de schulden sluiten we aan op alle (landelijke) instrumenten zoals VISH en het Schuldenknooppunt. Zodra in de toekomst andere elementen van de basisdienstverlening zijn ontwikkeld, werken we deze ook zoveel mogelijk uit in onze dienstverlening.

Beleidsregels
De Wet gemeentelijke schuldhulpverlening is een kaderwet die ons als gemeente veel ruimte geeft om schuldhulpverlening zelf in te richten. Ook in onze beleidsregels kiezen we ervoor om zoveel mogelijk Arnhemmers zo laagdrempelig te helpen. We hebben ons nieuwe beleid vastgelegd in beleidsregels. We hebben de beleidsregels in een aparte bijlage toegevoegd.

Bijzondere aanpak voor (ex)ondernemers en jongeren

Naast onze maatwerkaanpak voor alle Arnhemmers, hebben we een specifieke aanpak voor zowel ondernemers die hoofdelijk aansprakelijk zijn voor hun schulden als voor jongeren. We hebben gekozen voor een specifieke aanpak voor beide groepen omdat reguliere schuldhulpverlening niet altijd passend is.

(ex)ondernemers
Door ondernemers gerichte hulp te bieden, helpen we niet alleen de ondernemer en zijn gezin, maar werken we ook aan een gezond ondernemersklimaat in Arnhem. Zij kunnen laagdrempelig contact opnemen met de afdeling Geldzaken voor Ondernemers van de gemeente voor informatie en advies. Als schuldhulpverlening nodig is, wordt de ondernemer doorverwezen naar een gespecialiseerde (externe) schuldhulpverlener. Maar de gemeente behoudt de regie op het proces. Daarnaast zet de gemeente vrijwilligersorganisatie Over Rood in voor praktische en mentale ondersteuning aan de ondernemers met geldzorgen.

Jongeren
We zetten onze schuldenaanpak voor jongeren van 18 tot en met 27 jaar voort en helpen hen via een reguliere schuldregeling of (als dat niet mogelijk is) via het Jongerenperspectieffonds (JPF).
Doordat veel jongeren weinig of geen aflosruimte hebben, is reguliere schuldhulpverlening niet altijd mogelijk. De JPF-aanpak zorgt ervoor dat jongeren schulden(zorg) vrij zijn én werken aan hun perspectief. Als een jongere geen aflosruimte heeft, kunnen we Maatschappelijke Diensttijd (MDT) inzetten. Door hen gerichte hulp en intensieve ondersteuning te bieden, doorbreken we ook zoveel mogelijk de generatiearmoede die ook in Arnhem voorkomt. We benaderen de jongeren proactief door onder meer Opr€cht en bieden hun intensieve begeleiding tijdens een schuldtraject door zowel professionals als buddy's.



Ondersteuning van gedupeerden van het Kinderopvangtoeslagenschandaal

Binnen onze integrale schuldenaanpak hoort ook de brede ondersteuning die we vanuit de gemeente bieden aan gedupeerden en hun kinderen van het Kinderopvang-toeslagenschandaal (KOT). Hoewel het Rijk inmiddels een landelijke (schulden)aanpak voor gedupeerden heeft uitgewerkt, kampen nog steeds honderden gedupeerden in Arnhem met de (financiële) gevolgen van dit schandaal. Wij proberen hen vanuit de gemeente zo goed mogelijk te ondersteunen bij problemen op alle leefgebieden. Hiervoor is een speciaal team ingericht met medewerkers vanuit zowel de Sociale Wijkteams als Opr€cht. De kosten van deze brede ondersteuning worden gedeclareerd bij het Rijk. We zijn in Arnhem inmiddels ook gestart met het faciliteren van de werkwijze van Stichting Gelijkwaardig Herstel.
Deze Stichting, door en voor ouders, werkt samen met onafhankelijke experts aan oplossingen voor gedupeerden waarbij eigen regie, vertrouwen, neutraliteit en collectiviteit de basis vormen.

Samenhang met Experiment Immerloo Schuldenvrij (EIS)

Naast de reguliere schuldhulpverlening is vanuit het Nationaal Programma Arnhem-Oost in 2024 gestart met het Experiment Immerloo Schuldenvrij (EIS). We helpen daarbij een aantal gezinnen op een innovatieve manier met hun schulden. We lossen hun schulden af en helpen hen om aan de slag te gaan met een persoonlijk plan voor een perspectiefrijke toekomst. We onderzoeken met dit experiment of we mensen met schulden op deze manier sneller en beter kunnen helpen. We gebruiken alle lessen die we in deze aanpak leren om beleid en uitvoering beter te maken. We experimenteren niet met de mensen, maar met mandaten, regelingen en routes. Hierdoor biedt dit experiment input voor de discussie op landelijk niveau over mogelijke verbeteringen van de schuldhulpverlening.

Onze rol als schuldeiser en het Convenant Lokale Overheden.

Een gemeente biedt niet alleen schuldhulpverlening aan, maar heeft bij sommige Arnhemmers ook een rol als schuldeiser. In onze rol als schuldeiser hanteren we een zo sociaal mogelijk terugvorderings- en invorderingsbeleid inzake vorderingen die voortvloeien uit onder meer de Participatiewet en gemeentelijke heffingen. Daarbij hebben we in ons eigen handelen als schuldeiser altijd oog voor de bestaanszekerheid van onze inwoners en gebruiken we de maximale ruimte binnen de huidige wettelijke regels. Op deze manier proberen we zoveel mogelijk te voorkomen dat we in onze rol als schuldeiser vorderingen op Arnhemmers (moeten) verhalen. Als er toch vorderingen ontstaan, gaan we hier op een zo sociaal mogelijke manier mee om. Nu we de schuldhulpverlening in eigen beheer gaan uitvoeren, wordt het makkelijker om interne samenwerkingsafspraken te maken met elkaar.

In 2023 zijn we aangesloten bij het landelijke Convenant Lokale Overheden. Dit convenant sluit naadloos aan bij ons beleid om zoveel mogelijk mee te werken aan betalingsvoorstellen voor vorderingen die wij op inwoners hebben.

In de kern wordt in het convenant gesteld dat de gemeente altijd met minnelijke betalingsvoorstellen akkoord gaat tenzij.... De gemeente behoudt dus de mogelijkheid om in individuele gevallen niet akkoord te gaan met een voorstel. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als dit in strijd zou zijn met de wet. Daarnaast geeft de gemeente haar akkoord ook al in het begin van het schuldhulptraject, waardoor ook verdere correspondentie hierover kan vervallen. Dit is effectiever voor zowel het team Schuldhulpverlening, als ook voor de afdelingen die belast zijn met de invordering van vorderingen.

Onze plannen in het kort

- Onze schuldhulpverlening zet de mens centraal met focus op begeleiding.
- Budgetbeheer zo kort als het kan en zo lang als nodig is.
- Heldere en begrijpelijke schriftelijke en verbale communicatie aansluitend op de belevingswereld van de inwoner.
- Efficiënt schuldregelingsproces met ondersteunende ICT-systemen.
- Input van ervaringsdeskundigen.
- Aanvullende ondersteuning door vrijwilligers.
- Kwaliteitsmaatregelen en beleidsregels zijn vastgelegd.
- Specifieke aanpak voor jongeren en (ex)ondernemers met schulden.
- Brede ondersteuning van gedupeerden en hun kinderen van het Kinderopvangtoeslagenschandaal.
- In onze rol als schuldeiser is ons beleid zo sociaal mogelijk.
- Er is samenhang met Experiment Immerloo Schuldenvrij.



Spoor 4:

Meer Arnhemmers duurzaam schuldenvrij



In onze hulpverlening vanaf 2025 vormt de nazorg een onlosmakelijk onderdeel van onze hulpverlening. Nazorg vloeit voort uit onze begeleiding en is geen apart en los traject. We zetten met onze begeleiding in op het versterken van de financiële zelfredzaamheid van onze Arnhemmers. Deze pakken stapje voor stapje het beheer van zijn financiën weer zelf op. De professional begeleidt de inwoner tijdens deze stappen.

Zodra de schulden zijn afgelost, en de inwoner eraan toe is om de financiën weer volledig zelf te beheren, blijven we hem gedurende een jaar volgen via onze professionals of onze vrijwilligers. Zodat bij nieuwe (financiële) problemen de lijnen kort zijn om hiervoor een oplossing te bieden.

Budgetbeheer als mogelijke uitstroomroute

Onze begeleiding is erop gericht dat Arnhemmers zelf stappen zetten richting financiële zelfredzaamheid. We bieden daarbij maatwerk. De ene Arnhemmer heeft al na een aantal maanden geen begeleiding meer nodig. We accepteren dat een andere groep Arnhemmers structureel begeleiding (vaak in de vorm van budgetbeheer) nodig zal hebben, ook na het aflossen van de schulden.
We spreken deze Arnhemmers na de aflosperiode minimaal één keer per jaar om te beoordelen of zij weer zelf stappen kunnen zetten richting financiële zelfredzaamheid.

Samenwerking met bewindvoerders

Bewindvoerders vormen voor ons een belangrijke ingang voor mensen met geldzorgen. Mensen worden door de rechter onder bewind gesteld waarna de bewindvoerder het inkomen beheert. Als er schulden zijn en de financiële situatie wordt door de hulp van de bewindvoerder stabiel, meldt de bewindvoerder de inwoner rechtstreeks aan bij onze Schuldhulpverlening.

Sinds 2020 zijn inmiddels 26 bewindvoerders aangesloten bij ons convenant “Samen Sterker”. Het doel van het convenant is om samen met bewindvoerders Arnhemmers met (een risico op) financiële problematiek op de best passende wijze te ondersteunen. Ook hierbij geldt dat we inzetten op zo licht mogelijke ondersteuning waar kan en zo intensief als nodig. De kwaliteit van deze dienstverlening aan deze Arnhemmers staat voorop, met daarbij specifieke aandacht voor een vlotte doorstroom naar schuldhulpverlening.

Onze plannen in het kort

- Nazorg vloeit voort uit onze begeleiding en is geen apart en los traject.
- We bieden begeleiding zo kort als het kan en zo lang als nodig. Sommige Arnhemmers hebben structurele begeleiding (vaak budgetbeheer) nodig.
- We werken samen met bewindvoerders om iemand de best passende ondersteuning te bieden en hebben afspraken over een vlotte aanmelding bij schuldhulpverlening en de manier waarop we tijdens een schuldtraject met elkaar samenwerken.



Op weg naar....

Een stad waarin alle Arnhemmers meedoen. Waar kan op eigen kracht, waar nodig met hulp van anderen. Waar we werken aan financiële rust en zelfredzaamheid en het bieden van perspectief.



Route naar financiële zelfredzaamheid

SPOOR 1
Schulden voorkomen en kleine schulden klein houden

Preventie met focus op financiële educatie

Aansluiting op ingrijpende levensgebeurtenissen

Goed Geregeld Arnhem loketten voor Arnhemmers vragen over financiën

(Wettelijke) vroegsignalering in eigen beheer

Afspraken met ketenpartners voor effectieve samenwerking

Aansluiting op de Nederlandse Schuldhulproute

SPOOR 2
Laagdrempelige toegang tot hulp bij schulden

Aanvraag zonder drempels

Meerdere ingangen voor aanvragen van schuldhulp

Een eigen ingang voor aanvragen, zoveel mogelijke aansluiting bij bestaande spreekuren in de stad

Directe doorverwijzing door en samenwerking met ketenpartners

SPOOR 3
Schulden regelen en werken aan perspectief

Onze schuldhulpverlening zet de mens centraal

Budgetbeheer zo kort als het kan en zo lang als nodig is

Efficiënt schuldregelingsproces met ondersteunende ICT-systemen

Input van ervaringsdeskundigen

Aanvullende ondersteuning door vrijwilligers

Kwaliteitsmaatregelen en beleidsregels zijn vastgelegd

Specifieke aanpak voor jongeren en ondernemers met schulden

Brede ondersteuning van gedupeerden en hun kinderen van het Kinderopvangtoeslagenschandaal

In onze rol als schuldeiser is ons beleid zo sociaal mogelijk

SPOOR 4
Duurzaam schuldenvrij

Nazorg vloeit voort uit onze begeleiding en is geen apart en los traject

We bieden begeleiding zo kort als het kan en zo lang als nodig

We werken samen met bewindvoerders om de inwoner de best passende ondersteuning te bieden

GEMEENTE Arnhem

5. Communicatie, monitoring en financiering

Communicatie
Om onze hulpverlening bekend te maken bij Arnhemmers is een gerichte communicatiecampagne opgezet. Deze campagne richt zich op drie doelgroepen; de interne organisatie; de inwoners van Arnhem met/zonder geldzorgen en de externe ketenpartners. Doel van de campagne is primair dat alle Arnhemmers die geldzorgen hebben de hulp van de gemeente weten te vinden. Ook na de implementatie van onze schuldhulpverlening blijft communicatie een belangrijk aandachtspunt.

Monitoring
Om de kwaliteit en voortgang van de schuldhulpverlening desgewenst bij te kunnen sturen, is monitoring erg belangrijk.
We gebruiken Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) om meer zicht te krijgen op effectiviteit en efficiency van onze dienstverlening. We ontsluiten zoveel mogelijk informatie vanuit de bronsystemen aan op ons Datawarehouse.
De gemeenteraad heeft toegang tot informatie om haar controlerende taak te kunnen uitvoeren, het management krijgt daarnaast informatie om het team en de processen te kunnen managen en de medewerkers krijgen uitgebreide dashboards die hun werkzaamheden ondersteunen.
Daarnaast ontsluiten we ook informatie die nodig is om de KPI's in de Planning & Control-cyclus te kunnen monitoren en om diverse Benchmarks te kunnen vullen.

Maar we vinden de beleving en ervaringen van de inwoners zelf ook belangrijk. We houden elke twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek en monitoren daarnaast signalen zoals klachten, bezwaren, agressie-incidenten en casuïstiekbesprekingen.

Financiering
Schuldhulpverlening is een 'open einde regeling'. Zodra het aantal Arnhemmers dat hulp vraagt stijgt, stijgen ook de kosten van schuldhulpverlening. De vraag naar schuldhulpverlening is lastig te voorspellen. Landelijk wordt er vanwege de inflatie nog steeds een extra toeloop op schuldhulpverlening verwacht. Daarnaast zet het Kabinet in op het beter bereiken van mensen met schulden.
In Arnhem zetten we in op een meer laagdrempelige schuldhulpverlening, waarbij schakels tussen vroegsignalering en schuldhulpverlening zijn weggehaald, en meer integraal gewerkt wordt. We verwachten daarmee meer Arnhemmers met hun schulden te kunnen helpen. Indien de vraag naar schuldhulpverlening toeneemt en de bijbehorende extra kosten niet passen binnen de budgetten, nemen we dit mee in de Planning & Control-cyclus.



Samenvatting

Schulden vormen een hardnekkig probleem en hebben impact op het hele gezin en alle leefgebieden. Wij willen proberen het verschil te maken in dat ene gezin, voor die ene man, vrouw of kind. Het hebben van een 'schuld', geeft sommigen het gevoel 'schuldig' te zijn en niet zelden verliest iemand zijn waardigheid of ziet de omgeving de waarde van de persoon niet meer. Maar het hebben van schulden brengt ook maatschappelijke kosten met zich mee die op de hele stad Arnhem impact hebben. Door effectieve schuldhulpverlening worden ook deze kosten teruggedrongen.

Onze visie op Schuldhulpverlening:
Arnhem ziet de ***waarde*** van elke inwoner, en wil dat onze Arnhemmers kunnen meedoen in de maatschappij.
De mens staat centraal en we hebben aandacht voor problemen op alle leefgebieden die ***in samenhang*** en met samenwerkingspartners aangepakt worden. We zetten in op ***preventie en vroegsignalering***, maar ook op ***begeleiding en nazorg*** zodat Arnhemmers stappen kunnen zetten richting een ***duurzaam schuldenvrije toekomst.***

Schuldhulpverlening in eigen beheer
Vanaf 2025 voeren we voor particulieren de vroeg-signalering, de toegang tot schuldhulpverlening en de intake, stabilisatie en schuldregeling, de budgetbegeleiding en het budgetbeheer in eigen beheer uit. We zetten een robuuste basis neer, en gaan vanaf de herfst van 2025 met de raad en partners in de stad in gesprek om te verkennen welke doorontwikkeling wenselijk en mogelijk is.

Dit beleidsplan
We zoomen in dit beleidsplan in op de integrale aanpak van schulden. Deze aanpak is onlosmakelijk verbonden met andere aanpakken op verschillende beleidsterreinen. We bespreken met onze inwoners niet alleen hun financiële problemen, maar vragen ook door naar problemen op andere leefgebieden zoals een verslaving. We nemen dan proactief contact op met onze partners om problemen zoveel mogelijk in samenhang aan te pakken.

In onze schuldhulpverlening implementeren we de landelijke elementen van de basisdienstverlening voor schuldhulp-verlening door gemeenten. Belangrijkste element vormt de begeleiding van de inwoner.

Vier sporen
In **spoor 1** richten we ons op het voorkomen van schulden en de vroegsignalering. We zetten in op financiële educatie en sluiten daarbij aan bij ingrijpende levensgebeurtenissen van inwoners. We blijven onze aanpak van vroegsignalering ook in eigen beheer continueren en zetten daarnaast in op een effectieve samenwerking met onze ketenpartners. Want zij vormen belangrijke ingangen voor mensen met schulden.

In **spoor 2** richten we ons op een laagdrempelige toegang voor inwoners met schulden. Zij kunnen zich eenvoudig bij meerdere ingangen aanmelden voor hulp.

In **spoor 3** rekenen we, samen met onze inwoner, af met diens verleden, we stabiliseren het hier en nu en bouwen aan zelfredzaamheid in de toekomst. We doen dat via een schuldregelingsproces met daarin de focus op begeleiding. We werken met ervaringsdeskundigen en vrijwilligers om zoveel mogelijk de inwoner te versterken.

We continueren onze aanpak voor jongeren en ondernemers met schulden. We gebruiken alle lessen uit het Experiment Immerloo Schuldenvrij om beleid en uitvoering beter te maken. We experimenteren niet met de mensen, maar met mandaten, regelingen en routes. Hierdoor biedt dit experiment input voor de discussie op landelijk niveau over mogelijke verbeteringen van de schuldhulpverlening.

In **spoor 4** richten we ons op nazorg die voortvloeit uit onze begeleiding en geen apart en los traject vormt.
We bieden begeleiding zo kort als het kan en zo lang als nodig en accepteren dat sommige Arnhemmers structurele begeleiding (vaak budgetbeheer) nodig hebben.

Communicatie en monitoring
Om onze nieuwe schuldhulpverlening bekend te maken bij alle Arnhemmers en samenwerkingspartners is een communicatiecampagne opzet. We richten ons daarbij op zowel de interne organisatie, alle Arnhemmers met of zonder schulden en onze ketenpartners. We monitoren aan de hand van Kritische Prestatie Indicatoren de voortgang van onze nieuwe hulpverlening om waar nodig bij te sturen.

Financiering
Schuldhulpverlening is een "open einde regeling". Zodra het aantal mensen dat hulp vraagt stijgt, stijgen ook de kosten van schuldhulpverlening. De toekomstige vraag naar schuldhulpverlening is lastig te voorspellen maar we gaan ervan uit (en hopen) dat in de komende jaren méér Arnhemmers met schulden door ons geholpen kunnen worden. We verwachten dat de hiervoor bestemde meer-jarenbudgetten en de structurele extra Rijksmiddelen toereikend zijn bij de huidige vraag.

Bijlage 1

Elementen basisdienstverlening

In beeld	Het gebruiken van een registratiesysteem om samenwerking tussen verschillende hulpverleners te versterken en om doorgeleiding naar professionele schuldhulpverlening te bevorderen.
In contact	Aanmelding schuldhulpverlening faciliteren zonder drempels voor mensen met problematische schulden (zonder veel papierwerk).
	Een bewezen instrument gebruiken voor systematische intake en triage bij problematische schulden, zodat het individuele verhaal in beeld komt en er op maat van de inwoner gewerkt kan worden.
In gesprek	Het hulpaanbod is toegespitst op specifieke groepen met problematische schulden (bijv. ondernemers, jongeren, huizenbezitters, andere culturele achtergrond), zodat op maat op bepaalde kenmerken wordt ingespeeld.
	Hanteren maximale doorlooptijden (ook schuldeisers) per processtap.
	Starten begeleiding vanaf eerste gesprek.
	Het afgeven van een beschikking met een plan van aanpak op basis van triage via bewezen aanpak voor alle hulpvragers waarvoor na 1e gesprek meer dan enkel advies nodig is, zodat inwoner vanuit rust het proces in kan stappen. • Incl. begeleiding en nazorgplan o.b.v. intrinsieke doelstelling en breed toekomstperspectief hulpvrager, vanaf start hulptraject en indien noodzakelijk inzet budgetcoaching, budgetbeheer of schuldenbewind door professionals. • Procesoverzicht met volgende contactmomenten aangepast op hulpvrager.
Rust en overzicht	Aansluiten op VISH (deurwaarders doorgeven of iemand schuldhulp krijgt) en landelijk schuldenpauzeknop.
	Het bieden van een begeleidingstraject. Onderdeel hiervan is financiële begeleiding op maat (coaching, training, ondersteuning, budgetbeheer, bewind) waarbij wordt gekeken wat iemand nodig heeft.
Plaatje compleet & perspectief	Het bieden van een standaard saneringskrediet met aflostermijn van 18 maanden en afloscapaciteit berekend op basis van het vrij te laten bedrag.
	Plan van aanpak evalueren en herzien met evt. aangepast aanbod begeleiding en nazorg aan de hand van een meetinstrument.
Met vertrouwen toekomst tegemoet	Altijd persoonlijk contact opnemen met de hulpvrager wanneer sprake is van terugval. Het toetsen van vroegsignalen op afgeronde schuldtrajecten in eerste zes maanden na afronding traject.
	Begeleiding bieden aan inwoners die WSNP-traject (gaan) volgen.
Algemeen	Het tekenen van het Convenant Lokale Overheid en deze opvolgen. Dit helpt gemeenten om het minnelijk traject efficiënter in te richten.

COLLEGEBESLUIT

Besluit van	15 oktober 2024
Zaaknummer	4345703

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM;

gelezen / overwegende het collegevoorstel van 15 oktober 2024

gelet op artikel 3 van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening

BESLUIT:

Vast te stellen

Beleidsregels schuldhulpverlening gemeente Arnhem 2025

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. In deze beleidsregels wordt verstaan onder:
   a. cliënt: de persoon aan wie op grond van de Wgs schuldhulpverlening wordt gegeven;
   b. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
   c. inwoner: de ingezetene die op grond van de Wet basisregistratie personen bij de gemeente Arnhem is ingeschreven;
   d. schuldhulpverlening: samenhangend integraal aanbod van verschillende diensten ter voorkoming van schulden en/of het beheersbaar maken of oplossen van een schuldensituatie;
   e. Wgs: Wet gemeentelijke schuldhulpverlening;
   f. plan van aanpak: document waarin staat omschreven welke hulp er wordt geboden en welke voorwaarden de cliënt dient na te komen. Het plan van aanpak is onderdeel van de beschikking tot de schuldhulpverlening.
2. Alle begrippen die in deze beleidsregels worden gebruikt en die niet nader worden omschreven hebben dezelfde betekenis als in de Wgs, de Awb en de NVVK- gedragscode.

Artikel 2. Doelgroep gemeentelijke schuldhulpverlening

1. Het college biedt schuldhulpverlening aan:
   a. alle inwoners van de gemeente Arnhem van 18 jaar en ouder;
   b. personen van 18 jaar en ouder die geen inwoner zijn, als er sprake is van bijzondere omstandigheden zoals bedoeld in artikel 3, vijfde lid, van de Wgs.

Artikel 3. Aanbod schuldhulpverlening

1. Het college verleent aan een cliënt schuldhulpverlening, indien de cliënt tot de doelgroep van artikel 2 behoort en het college schuldhulpverlening noodzakelijk acht. In een plan van aanpak wordt het aanbod schuldhulpverlening uitgewerkt in concrete stappen.

Gemeente Arnhem

2. Het aanbod schuldhulpverlening is individueel maatwerk. De vorm waarin het college schuldhulpverlening aanbiedt, is van meerdere factoren afhankelijk en kan dus per situatie verschillen. Factoren die een rol kunnen spelen zijn:
   a. de aard, zwaarte en/of omvang van de schulden;
   b. de mate van zelfredzaamheid van de cliënt;
   c. de psycho-sociale situatie van de cliënt;
   d. de houding en gedrag van de cliënt.
3. De bovengemelde diensten worden aangeboden en uitgevoerd conform de gedragscode, richtlijnen en modulen van de Nederlandse Vereniging voor Volkskrediet (NVVK).
4. Het college kan nadere voorwaarden stellen om te komen tot het aanbod schuldhulpverlening via het plan van aanpak of de schuldregelingsovereenkomst.

Artikel 4. Verplichtingen

1. De cliënt is gehouden de inlichtingenplicht van artikel 6 Wgs en de verplichting tot medewerking van artikel 7 Wgs na te leven vanaf het moment dat hij toegelaten is tot de schuldhulpverlening. Dit is het geval na akkoord op het plan van aanpak en een beschikking van het college.
2. De medewerking waartoe de cliënt op grond van artikel 7 Wgs verplicht is, bestaat onder andere uit:
   a. het tijdig nakomen van afspraken;
   b. het kunnen voldoen aan de identificatieplicht;
   c. het niet aangaan van nieuwe schulden;
   d. het zich houden aan aanvullende verplichtingen en voorwaarden, die tijdens het schuldhulpverleningstraject worden opgelegd en vastgesteld;
   e. het zorgen voor - en behouden van - een inkomen.

Artikel 5. Weigeren schuldhulpverlening

Het college kan schuldhulpverlening weigeren wanneer minder dan twee jaar voorafgaande aan het verzoek een schuldregeling beëindigd is op grond van het vertonen van agressief gedrag.

Artikel 6. Beëindiging schuldhulpverlening

1. Indien de cliënt niet of onvoldoende zijn verplichtingen nakomt zoals neergelegd in de artikelen 6 of 7 Wgs, kan het college besluiten om de schuldhulpverlening te beëindigen.
   Voordat wordt besloten tot beëindiging, wordt (indien mogelijk) cliënt eenmaal een redelijke hersteltermijn geboden om alsnog de gevraagde medewerking te verlenen of informatie te verstrekken.
2. Onverminderd de overige bepalingen in deze beleidsregels, besluit het college tot beëindiging van de schuldhulpverlening indien:
   a. het schuldhulpverleningstraject succesvol is afgerond;
   b. de cliënt zijn beschikbare aflossingscapaciteit niet wil gebruiken voor de aflossing van schulden;
   c. op basis van verkeerde en onjuiste informatie - zo later is gebleken - schuldhulpverlening is toegekend, terwijl indien dit ten tijde van de besluitvorming bekend was geweest bij het college, een andere beslissing zou zijn genomen;
   d. de inkomens-, woon- of leefsituatie van de cliënt dermate onzeker is geworden, dat schuldhulpverlening niet meer mogelijk is;

e. de geboden schuldhulpverlening, gelet op de persoonlijke omstandigheden van de cliënt, niet (langer) passend is;
f. de cliënt niet in staat is om zijn financiën of schulden zelf te regelen dan wel in staat is de schulden of financiën zelfstandig te beheren en geen ondersteunde hulp (budgetbeheer) accepteert;
g. de cliënt zich ten opzichte van de medewerkers, belast met de werkzaamheden die voortkomen uit het schuldhulpverleningstraject agressief gedraagt;
h. de cliënt hier zelf om verzoekt;
i. een verklaring als bedoeld in artikel 285, eerste lid, onder f, van de Faillissementswet is afgegeven (WSNP);
j. de cliënt overleden is.

Artikel 7. Hardheidsclausule en onvoorziene omstandigheden

1. Het college kan in bijzondere gevallen ten gunste van de cliënt gemotiveerd afwijken van de bepalingen in deze beleidsregels, indien onverkorte toepassing daarvan leidt tot disproportionele onredelijkheid of onbillijkheid.
2. In gevallen waarin deze regeling niet voorziet, beslist het college.

Artikel 8. Intrekking oude regeling

De 'Beleidsregels schuldhulpverlening 2021' d.d. 26 januari 2021 worden met ingang van 1 januari 2025 ingetrokken.

Artikel 9. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op 1 januari 2025.

Artikel 10. Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: "Beleidsregels schuldhulpverlening 2025".

Het college van burgemeester en wethouders voornoemd,
de secretaris, de burgemeester,

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Arnhem
t.a.v. Wethouder Mark Lauriks

cc. sr. bestuursadviseur Gemmy Hermsen en Ahmad Gidder

Gevraagd Advies beleidsnota schuldhulpverlening 2025 - 2029
Route naar financiële zelfstandigheid

De Adviesraad is gevraagd om advies op te stellen voor de beleidsnota schuldhulpverlening 2025 – 2029 - 'Route naar financiële zelfstandigheid'.

De Adviesraad vindt de beleidsnota een goed uitgewerkt, gedegen plan waarin de visie en ambities van de gemeente goed naar voren komen. We zijn blij met de aandacht voor de vele ingangen om de bewoners van Arnhem voor schuldhulpverlening in aanmerking te laten komen en met het streven om te komen tot een meer geïntegreerde dienstverlening.

In het proces naar de totstandkoming van de (concept)nota heeft de Adviesraad enkele suggesties gegeven waarvan wij in de nota zien dat die grotendeels zijn overgenomen, waarvoor onze dank.

Wij willen enkele punten naar voren brengen die ons ter harte gaan:

1. In een eerder gevraagd advies over het onderwerp: 'Schuldhulpverlening naar de gemeente' (november 2023, zie bijlage 1) heeft de Adviesraad op het punt Begeleiding /coaching (spoor 3 in de nota) aandacht gevraagd voor de belevingswereld en aanspreekbaarheid van een bewoner met schulden, en de daaruit voortvloeiende noodzaak tot een vast contactpersoon vanuit de gemeente die het vertrouwen geniet.

2. Bij preventie van schulden (blz. 13) ligt het speerpunt op het faciliteren en stimuleren van financiële educatie en voorlichting. We denken in aanvulling daarop dat de gemeente zelf een actieve rol kan spelen door factoren in kaart te brengen die mogelijkerwijs tot schulden kunnen leiden bij risicogroepen die bij de gemeente bekend zijn.

3. Wat betreft vroegsignalering, willen we het belang benadrukken van het zoeken van samenwerking met werkgevers over het melden aan de gemeente van financiële problemen die zij waarnemen bij hun werknemers.

4. We begrijpen dat het in de nieuwe opzet van de schuldhulpverlening moeilijk is om voorspellingen te doen over resultaten, maar het lijkt ons toch wel goed om enige ambitie aan te geven op welk resultaat men uit wil komen, bv. in percentages vermindering van het aantal mensen met problematische schulden per jaar (10% in jaar 1, 20% in jaar 2 enz.).

5. Kwaliteitsmanagement.
   Wij vroegen ons af wie er verantwoordelijk wordt voor het monitoren van de kwaliteit van werkwijze, uitvoering en resultaat van handelen van de regisseurs en van de ketenpartners.

Arnhem, 24 september 2024

Namens de werkgroep inkomen,

Nanda Bakker, voorzitter Adviesraad Werk & Inkomen

Bijlage ‘Gevraagd Advies Schulddienstverlening’



Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Arnhem
t.a.v. Wethouder Mark Lauriks

cc. afdelingshoofd Dennis Janssen en sr. bestuursadviseur Milad Lahdo

Gevraagd Advies Schulddienstverlening

Inleiding

De gemeente heeft gevraagd wat de Adviesraad vindt van het voornemen om de schulddienstverlening (verder te noemen SDV) in eigen hand te nemen.

De Adviesraad heeft ervoor gekozen om het voornemen te beoordelen vanuit het perspectief van de beleving van de inwoner en tevens om in dit advies niet in te gaan op de afzonderlijke onderdelen van het SDV-traject.

In het verleden zijn er eerder overwegingen en discussies geweest over het wel of niet in eigen hand nemen door de gemeente van de uitvoering van de schulddienstverlening. Effectiviteit meting en evaluaties hebben wij niet ontvangen (2015-heden). Tot 2015 werd schulddienstverlening door de gemeente zelf en deels door Rijnstad uitgevoerd. De gemeente had daarvoor het Budgetadviescentrum (BAC) met eigen schuldhulpverleners en budgetbeheerders. Door deze diensten uit te besteden verwachtte de gemeente beter regie te kunnen voeren. In 2019 heeft de Rekenkamer een onderzoek laten verrichten of inwoners met (dreigende) problematische schulden goed worden bereikt en geholpen; of zij er uiteindelijk zelfredzamer door worden, en welke succes- en faalfactoren er zijn (Evaluatie schulddienstverlening in Arnhem, april 2019).

De Adviesraad heeft naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek nog haar visie uiteengezet (Gevraagd advies schulddienstverlening in Arnhem, juli 2019).

Beoordeling

In het projectplan “Zo kan het ook” (september 2023) worden er verschillende overwegingen en ontwikkelingen aangegeven voor een herbezinning van de rol van de gemeente in de schulddienstverlening.

- De Adviesraad ziet dat er een lang en zorgvuldig traject is afgelegd om tot een keuze tot inbesteden te komen.

- Aan de ene kant is het niet duidelijk wat er mis is in de huidige constructie van sociale wijkteams, Rijnstad en Plangroep. Waarom veranderen wat goed gaat? Waarom denkt de gemeente beter regie te kunnen uitvoeren door inbesteding, terwijl in 2015 juist de gedachte was om dat te bereiken door uitbesteding? Daarnaast zijn er diverse risico's aan te wijzen die twijfel zaaien over de haalbaarheid van de inbesteding.
  Aan de andere kant is het voor de inwoner een goede zaak dat er meer onderlinge afstemming tot stand komt tussen de verschillende onderdelen van het SDV-traject en andere vormen van dienstverlening zodat loketten, doorverwijzingen en wachttijden tot een minimum worden teruggebracht.
- De ervaring van de mensen, die aangewezen zijn (geweest) op de SDV, zou betrokken moeten worden bij de vormgeving van de Vroegsignalering en de Schulddienstverlening, bijvoorbeeld in de vorm van burger(schap)participatie, zoals dit vastligt in de Grondwet, de Kieswet, de Algemene Wet Bestuursrecht en de Gemeente en Provinciewet.

De uitdaging

Inhoudelijk gezien is de ambitie om de verschillende onderdelen van de SDV te stroomlijnen, op elkaar af te stemmen en vervolgens te komen tot een integrale benadering: verbinding leggen van de SDV met de dienstverlening op het gebied van werk en inkomen, zorg en welzijn, waardoor inwoners beter geholpen worden.

Naar het idee van de Adviesraad zou het een interessant idee zijn om het integrale aspect allereerst toe te passen op de SDV-traject: de gemeente zou van begin tot eind de regie in eigen hand kunnen nemen, d.w.z. aanwezig zijn vanaf aanmelding tot en met nazorg.

Dit heeft te maken met een aantal gedragsfactoren van de inwoner die het SDV-traject doorloopt:

1. De inwoner is onzeker over zijn rechten (wat kan ik krijgen).
2. De inwoner weet niet of hij wel aan de plichten kan (blijven) voldoen (kan ik het aan).
3. De inwoner is onzeker over zijn inkomen (wat houd ik straks over).
4. De inwoner krijgt niet de nodige ondersteuning (waar moet ik wezen voor hulp).

In recent onderzoek (Moeilijk makkelijker maken, Eindrapport IBO vereenvoudiging sociale zekerheid, juli 2023) wordt een poging gedaan om gedragsonderzoek te betrekken bij de vorming van (nieuw) beleid. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen denken en doen.

De doen- en denkvermogens van een mens zijn niet stabiel, maar variëren per persoon, per moment en per levensfase. Zo is bekend dat onder acute stress de kwaliteit van besluitvorming en zelfcontrole afneemt.

Er zijn vier factoren die druk zetten op het doen vermogen:

Factor 1 - Complexe informatie leidt tot inactiviteit, onzekerheid, en fouten

> *Mensen hebben behoefte aan behapbare informatie. Dat gaat zowel om de hoeveelheid informatie, als de complexiteit van de informatie. Het verwerken van dergelijke complexe informatie kost (meer) tijd en energie, terwijl mensen beperkte tijd en aandacht hebben. Dat kan ertoe leiden dat mensen beslissingen en acties uit gaan stellen. Dan vragen ze bijvoorbeeld regelingen niet aan omdat het te complex is, of geven ze veranderingen in de levenssituatie te laat door.*

Factor 2 - Veel handelingen leidt tot inactiviteit en uitstelgedrag

> *Hoe minder handelingen iets vereist, hoe makkelijker het is om uit te voeren, en hoe groter de kans dat men het succesvol uit kan voeren. Want: mensen moeten informatie niet alleen begrijpen, maar er ook naar kunnen handelen. Het effect van te veel handelingen is dat mensen de acties gaan uitstellen, ook als ze wel het gewenste gedrag wíllen uitvoeren. In perioden van stress is het doen vermogen nog verder beperkt.*

Factor 3 - Onzekerheid leidt tot stilstand

> *Mensen hebben behoefte aan zekerheid, voorspelbaarheid, en (financiële) veiligheid. Ze willen weten waar ze aan toe zijn en kunnen anticiperen op wat komen gaat. Daar komt ook nog eens bij dat mensen verwachte verliezen negatiever ervaren dan dat ze verwachte winst positief ervaren: ze hebben hekel aan verlies.*
>
> *Het effect van onzekerheid is angst en stress, en kan er ook voor zorgen dat mensen zich vast houden aan het bekende, en minder risico durven te nemen. De angst om erop achteruit te gaan of voor terugvordering is één van de meest genoemde redenen is om geen gebruik te maken van een regeling.*

Factor 4 - Initiatief en controle kunnen de zelfredzaamheid vergroten

> *Mensen hebben behoefte aan ruimte voor eigen initiatief en controle. Ze willen autonomie. Als mensen een gebrek aan autonomie ervaren, gaat dit samen met stress en negatieve emoties als boosheid, onbegrip en onmacht. Het gaat ook samen met een laag zelfvertrouwen en verminderde intrinsieke motivatie. Daarbij is vaak nog wel ondersteuning nodig, zodat men stap voor stap succeservaringen op kan bouwen.*

Conclusie

Dit alles betekent in de visie van de Adviesraad dat er een vast contactpersoon van de gemeente nodig is die in het gehele SDV-traject meereist met de inwoner, het gaat hierbij om maatwerk, bewustwording en vertrouwen.

De contactpersoon zoekt in het begin uit wat er al aan informatie bekend is bij de gemeente, verduidelijkt de gang van zaken, schat de mogelijkheden en vaardigheden van de inwoner in en maakt met de inwoner een plan van aanpak. Daarna schakelt de contactpersoon een schulddienstverlener in die zich louter bezighoudt met de schuldafhandeling. De contactpersoon blijft de inwoner begeleiden bij het gehele traject (geeft uitleg, volgt het verloop, motiveert om door te zetten, kijkt wat er nog meer nodig is, schakelt nodige andere hulp in en past zo nodig het plan van aanpak aan) en blijft na afloop van de schuldafhandeling de inwoner nog een periode volgen. Een

dergelijk contactpersoon is tegelijkertijd een ideaal figuur om dwarsverbindingen te gaan leggen met andere dienstverlening van de gemeente zoals inkomensregeling, WMO, overeenkomstig de in de nota genoemde ambitie.

Aanbeveling

In hoeverre neemt gemeente Arnhem ook de rol van preventie op zich met name hoe te **voorkomen** dat er schulden ontstaan, vroegsignalering gaat immers in op signalen die er al zijn?
Er moet oog zijn voor mensen die onvoldoende basisvaardigheden bezitten. Problemen die inwoners hebben met digitalisering (er worden fouten gemaakt die moeizaam kunnen worden hersteld, die mensen in problemen en schulden brengen), mensen die moeilijk kunnen lezen, schrijven en rekenen, ook cybercrime waar steeds meer inwoners het slachtoffer van worden. Neem hierbij ook eerdere adviezen van de Adviesraad Werk & Inkomen mee (advies Visie Sociaal Domein, advies Visitatiecommissie en diverse adviezen schulden).

De Adviesraad is een voorstander van een loket (niet direct verbonden aan de gemeente) die

- hulp biedt aan inwoners met gebrek aan basisvaardigheden die hen belemmert om adequaat te communiceren met de gemeente;
- de inwoner terzijde staat bij het aanvragen van inkomensregelingen en bij financiële problemen/vraagstukken;
- voorlichting geeft en zo nodig doorverwijst naar het gemeenteloket voor SDV;
- de effectiviteit meet en evalueert, ook in cijfers, zodat duidelijk is: om hoeveel mensen het gaat, welke middelen ingezet worden en met welke effectiviteit/resultaat, wat goed gaat en wat beter kan.

November 2023 Adviesraad Werk & Inkomen - Werkgroep Inkomen

Rob van Belle, Cynthia Hupkens en Hans van Maanen

Aan de Adviesraad Werk en Inkomen

Datum : 15 oktober 2024
Zaaknummer : 4345703
Contactpersoon : Gemmy Hermsen
Telefoonnummer : 06-11845736

Onderwerp: reactie op gevraagd advies inzake Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029

Geachte leden van de Adviesraad, Beste Nanda

Hartelijk dank voor het advies op het Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029. Wij zijn blij dat het advies aansluit bij de voorgenomen wijze waarop we als gemeente de Schuldhulpverlening vanaf 2025 gaan vormgeven. In deze brief gaan we graag in op de punten die u ons wilt meegeven.

'Aandacht voor de belevingswereld en aanspreekbaarheid van een bewoner met schulden en de daaruit voortvloeiende noodzaak tot een vast contactpersoon vanuit de gemeente die het vertrouwen geniet'
Wij zijn het geheel met u eens dat we naast inwoners willen staan en aansluiten bij hun belevingswereld. Door tijdens het gehele schuldtraject de focus op de begeleiding te leggen maken we het mogelijk dat een vast contactpersoon gedurende het gehele schuldtraject het aanspreekpunt is. En schenken we aandacht voor problemen op alle leefgebieden.

'Aanvulling op preventie van schulden door vanuit de gemeente in kaart te brengen welke factoren mogelijkerwijs tot schulden kunnen leiden bij risicogroepen die bij de gemeente bekend zijn'
Wij onderschrijven uw behoefte om preventie zo gericht mogelijk in te zetten. Landelijke partijen zoals het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (NIBUD) hebben dit in beeld gebracht. Wij vertalen dit naar de Arnhemse situatie. Er zijn veel oorzaken waardoor schulden kunnen ontstaan. Als gemeente hebben we niet op alle factoren invloed, zoals een (te) strak landelijk incassobeleid, commerciële kredietverstrekking of een te laag inkomen. Maar we kunnen lokaal wel verschil maken. Daarom sluiten we met onze preventie vooral aan bij gebeurtenissen in het leven van mensen waardoor het risico op schulden toeneemt (bijvoorbeeld omdat een baby wordt geboren, echtparen gaan scheiden en nieuwe woonruimte nodig hebben enzovoorts). We willen hen dan hulp bieden om te voorkomen dat er schulden ontstaan, of dat kleine schulden groter worden.

Belang van samenwerking met werkgevers over het melden aan de gemeente van financiële problemen bij hun werknemers
Wij onderschrijven zeker het belang van samenwerking met werkgevers en gaan met hen in gesprek over de samenwerkingsmogelijkheden.

Concretisering van gestreefde resultaten.
Net als uw Adviesraad willen wij méér Arnhemmers met schulden sneller bereiken, en efficiënter helpen. Daar zetten we de komende jaren volop op in. In dit Beleidsplan zijn hiervoor voor de komende vier jaren

de kaders gelegd. In 2025 gaan we een (voor de gemeente) nieuwe hulpverlening in eigen beheer uitvoeren. Deze nieuwe hulpverlening is niet geheel vergelijkbaar met de huidige hulpverlening die nu door externe partijen wordt uitgevoerd. Daarom kunnen we nu nog geen ontzettend SMART streefcijfers noemen over bijvoorbeeld aantallen aanvragen, doorlooptijden in het schuldtraject of slagingspercentages. De eerste focus ligt nu op het neerzetten van goede eigen schuldhulpverlening. We streven ernaar om in 2025 minimaal hetzelfde aantal mensen te bereiken met onze hulp en dit in de komende jaren uit te bouwen.

'Wie is er verantwoordelijk voor het monitoren van de kwaliteit van werkwijze, uitvoering en resultaat van handelen van de regisseurs en van de ketenpartners'
Schuldhulpverlening wordt onder verantwoordelijkheid van het college uitgevoerd binnen het organisatieonderdeel Cluster Werk & Inkomen binnen de gemeente Arnhem. Dat betekent dat het management van W&I (in eerste instantie de teamleider voor Schuldhulpverlening) integraal verantwoordelijk is voor alle activiteiten, registraties en monitoring van Schuldhulpverlening. Medewerkers worden gecoacht en leren ook van elkaar via casuïstiek overleggen. Vanuit de systemen die we gebruiken voor registratie zal er een uitgebreide monitoring worden opgezet voor medewerkers, management en bestuur. Met de huidige ketenpartners zijn er afspraken over het monitoren van hun activiteiten binnen het proces, maar deze moeten worden geactualiseerd als de nieuwe keten van activiteiten is ingericht. De monitoring zal gericht zijn op output (geleverde diensten en producten), procesinformatie (doorlooptijden, werkvoorraad) en toetsen van de activiteiten binnen de wettelijke en interne kaders (kwaliteit).

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

de secretaris, de burgemeester,

GEMEENTERAAD ARNHEM
OVERZICHT INSPREKERS

Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029

Insprekers

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Rob van Belle	Adviesraad Werk en Inkomen
2	Jan Hutten	Schuldhulpmaatje

Manier van bespreken

Insprekers krijgen vijf minuten de tijd om de raadskamer toe te spreken, waarna er ruimte is voor vragen.

Meneer de voorzitter, wethouder, geachte raadsleden,

Dank dat ik namens SHM Arnhem vanavond mag inspreken. Inspreken in reactie op het beleidsplan Schuldhulpverlening. Een beleidsplan die de komende jaren voor een belangrijk deel van onze Arnhemse inwoners van belang is. Inwoners die veelal aan de kwetsbare zijde in onze samenleving zitten.

Voorzitter, kort iets meer achtergrond over SHM Arnhem. In december 2022, 2 jaar geleden zijn we als organisatie officieel notarieel opgericht. Een jaar geleden hadden we bij de kerstborrel onze eerste 6 gecertificeerde maatjes. Op dit moment hebben we een parttime betaalde coördinator en 30 gecertificeerde maatjes. Gecertificeerd betekent dat onze maatjes, allemaal vrijwilligers in Arnhem, een 3-daagse opleiding rondom armoede, schulden en hulp aan de doelgroep hebben ontvangen. Als secretaris van deze vereniging vind ik het geweldig om te zien hoe Arnhemmers zich spontaan melden, om zich vrijwillig voor inwoners financieel in de knel in te zetten.

Volgend jaar hopen we door te groeien naar 60 tot 75 maatjes met een op termijn fulltime coördinator. Als dit gaat lukken dan betekent dit een vrijwillige inzet van tussen de 7.500 tot 10.000 vrijwillige uren. Onlangs heeft uw raad nieuw beleid rondom vrijwilligers vastgesteld. Dit doet mij en een organisatie als SHM deugd.

SHM is met partijen als de SWOA, Rijnstad en Humanitas actief betrokken geweest in het voortraject. Dank hiervoor. In 2025 toont de gemeente Arnhem lef door zelf op onderdelen weer de regie rondom armoede en schulden op zich te nemen. Een stoere keuze. Een keuze die ook vraagt om een succesvolle uitvoering. Zeker in relatie tot de kwetsbare inwoners om wie het gaat.

SHM Arnhem wil en zal zich maximaal inspannen om inwoners financieel in de knel te ondersteunen. In alle 4 in de visie beschreven sporen. Waarbij we als SHM kennis hebben van het brede gemeentelijke aanbod en inwoners die zich bij ons melden ook altijd hiervan op de hoogte brengen. Wel is het zo dat uit landelijke informatie van SHM blijkt dat bijna 61% van de inwoners die zich bij ons meldt, niet bij de gemeente bekend is. Dit kunnen we als een zwakte zien, maar vanuit omdenken ook als een kracht. Een aantal inwoners voelt zich blijkbaar veilig bij ons. Ook is het zo (en dat is ook krachtig) dat in de basis veel inwoners graag zelf de regie willen voeren op zijn/haar leven en zijn/haar schulden. Natuurlijk verwijzen we door als de schuldenproblemen groot zijn (te groot zijn), maar de regie hiervoor ligt altijd bij de inwoner zelf.

Wij kunnen niemand dwingen om gebruik te maken van gemeentelijke voorzieningen. Wij ondersteunen en vullen het gemeentelijke aanbod aan. Het is mooi dat er in Arnhem organisaties en instanties zijn die het gemeentelijke aanbod verbreden, waardoor meer inwoners ondersteund worden, dan als de gemeente dit alleen zou moeten doen.

Belangrijk voor onze organisatie en voor ons allen zou moeten zijn: hoe krijgen inwoners vertrouwen in het systeem en de organisatie die per 2025 vanuit Arnhem wordt opgetuigd. Dat medewerkers betrokken zijn met de doelgroep is duidelijk. De politieke intenties vanuit het college, specifiek wethouder Lauriks zijn ook oprecht. Met elkaar willen we kwetsbare inwoners ondersteunen en hen zo snel als mogelijk weer zelfstandig op de benen helpen. Want iedere inwoner of gezin dat zelf regie kan voeren is winst vanuit de menselijke kant bezien.

Vertrouwen is de komende jaren het sleutelwoord. Ons advies is voor de start per 2025: pak het gedegen aan en neem de tijd voor mensen. Het begin moet staan als een huis. Als het vertrouwen bij zeg de eerste 25 inwoners niet goed is dan sijpelt dit door in de samenleving en zeker bij deze doelgroep gaat het vanuit mond op mond snel. In Malburgen leren we hoe het gaat met goede intenties en de spanning of weerstand die er is ten aanzien van de overheid (in de breedte). De eerste klap is dus een daalder waard. Neem de tijd voor inwoners, communiceer duidelijk en voorspelbaar en vanuit SHM bezien: benut ons ook. Voor een deel van deze inwoners geldt: ons maatje vertrouwen ze en de gemeente vindt men minimaal spannend. Laten we als partners optimaal met elkaar samenwerken in het belang van vele duizenden inwoners. SHM Arnhem zet zich vanuit onze specifieke positie en rol hier maximaal voor in. Met vele Arnhemmers die zich vrijwillig voor de medemens inzetten. Waarbij zoals ik al zei we volgend jaar minimaal 7.500 vrijwillige uren inzet plegen, met inzet van slechts 1 betaalde coördinator. Zouden we deze uren ambtelijk omrekenen, dan ben je een half miljoen verder. Hoe mooi is het dat mede Arnhemmers zich belangenloos inzetten. Dat is iets waar ik oprecht trots op ben als secretaris van SHM.

Voorzitter: *alleen ga je sneller, maar samen kom je verder*. Deze wijsheid kent u vast allemaal. Maar in dit traject is het zeker waar. Ons advies aan u: omarm de visie, ga vooral niet te snel, bouw vanaf dag 1 aan vertrouwen van onze inwoners en communiceer gedegen. Laten we met elkaar proberen om deze kwetsbare doelgroep zo goed als mogelijk te bedienen. Voor SHM Arnhem geldt: ieder geholpen inwoner of gezin dat succesvol weer zelfstandig zelf verder kan is een succes. Met u willen we verder bouwen aan een sociaal sterk Arnhem. Ik wens u allen vanavond veel wijsheid toe en ook zeker alle betrokken ambtenaren een hele succesvolle uitvoering die dag, na dag, na dag bijdraagt aan een uitvoering met vertrouwen.

Dank.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Beleidsplan Schuldhulpverlening 2025-2029’

Fasering

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

Besprekingen

- 20 november 2024: informatieve en meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Roelen (SP), Wiggers (Burgerbelang Arnhem), De Vries (Volt), Van den Broek (Groep Van den Broek), Eppich (VVD), Nede (1ste termijn) en Jansen (2de termijn) (ChristenUnie), Bal (1ste termijn raad) (DENK), Heemskerk (D66), Manders (Arnhem Centraal), De Boef (GroenLinks), Groenendijk (PvdA), Lu (Partij voor de Dieren).

De fracties van PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: Lauriks (wethouder), Hermsen (bestuursadviseur), Gidder (afdelingshoofd)

Bespreking

Informatief

De heer Van Belle heeft namens de Adviesraad Werk en Inkomen ingesproken en de heer Hutten namens Schuldhulpmaatje Arnhem. Beide sprekers hebben vervolgens op vragen van de raadskamer gereageerd.

Meningsvormend

Op vragen van de raad antwoordt de wethouder dat er een afdeling van 30fte klaarstaat die in oktober is gestart met de overdracht en voorbereiding op het inbesteden. Door het wegvallen van het voortraject kan het hulpverleningstraject sneller opgestart worden met vaste contactpersonen en aandacht voor nazorg. De persoon staat hierbij centraal in tegenstelling tot het systeem of de financiën. Ook zal er extra aandacht zijn voor kwetsbare groepen zoals jongeren en statushouders.
Andere thema’s die bij de meningsvormende bespreking aan bod zijn gekomen zijn: project Immerloo schuldenvrij, de overheid als schuldeiser, samenwerking in het kader van vroeg signalering, communicatie, rol van ICT, basisdienstverlening, preventie en voorlichting, kopen op afbetaling, bewindvoering, kwaliteitsborging.

Toezeggingen

Doelstellingen schuldhulpverlening
De wethouder zegt toe om voor het eind van 2025 de doelen voor de jaren erna te formuleren en de raad hierover te informeren. De wijze waarop de raad hierover wordt geïnformeerd zal in overleg met elkaar vormgegeven worden.

Communicatiestrategie schuldhulpverlening
De wethouder zegt toe de raad per raadsbrief te informeren over de communicatiestrategie.

Werkgevers en schuldhulpverlening
De wethouder zegt toe met werkgevers in gesprek te gaan over hun signaleringsfunctie en hierover terug rapporteren aan de raad.

Conclusie

De voorzitter heeft vastgesteld dat de informatieve en meningsvormende bespreking is afgerond. De raadskamer verwijst het raadsvoorstel als bespreekstuk door naar de besluitvormende vergadering.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

W. Spruijt

GEMEENTE Arnhem

Besluit van 27 november 2024

Zaaknummer 4095474

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 22 november 2024,
gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Leegstandwet;

gelet op de motie van de gemeenteraad "*Zorg dat Arnhemse huizen geen lege beleggingsobjecten worden" van 16 februari 2022, nummer 22M43*;

Besluit:

vast te stellen de volgende verordening:

LEEGSTANDSVERORDENING GEMEENTE ARNHEM 2025

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

Eigenaar:	degene die bevoegd is tot het in gebruik geven van een gebouw of woning;
Gebouw:	gebouw als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet;
Gebruiker:	één of meer natuurlijke personen of rechtspersonen, voorgedragen door burgemeester en wethouders als gebruiker van een daartoe aangewezen gebouw;
Leegstand:	het niet of niet krachtens een zakelijk of persoonlijk recht in gebruik zijn alsmede een gebruik dat de kennelijke strekking heeft afbreuk te doen aan de werking van deze verordening;
Toegelaten instelling:	verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid en stichtingen die zich ten doel stellen uitsluitend op het gebied van de volkshuisvesting werkzaam te zijn en beogen hun financiële middelen uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting in te zetten, zoals bedoeld in artikel 19 Woningwet.
Werkingsgebied:	een door de raad aangewezen gebied of delen daarvan, binnen de gemeente, met per categorie aangegeven gebouwen of woningen waarvan leegstand moet worden gemeld overeenkomstig de regels van deze verordening;
Woning:	Een gebouwde onroerende zaak of een gedeelte daarvan, die een zelfstandige woongelegenheid vormt.

Artikel 2. Aanwijzing werkingsgebied

1. Deze verordening geldt voor gebouwen die zijn aangemerkt als woningen binnen de hele gemeente Arnhem.
2. Toegelaten instellingen vallen buiten de toepassing van de verordening.

Artikel 3. Plicht tot leegmelding

1. De eigenaar van een woning gelegen in het werkingsgebied binnen de gemeente is verplicht de leegstand van het gebouw te melden aan burgemeester en wethouders, zodra die leegstand langer duurt dan zes maanden.
2. De leegmelding is ook van toepassing op woningen die door een leegstandbeheerbedrijf worden beheerd.
3. Voor de leegmelding wordt gebruik gemaakt van een door burgemeester en wethouders vastgesteld papieren of digitaal formulier.
4. Bij de leegmelding worden in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden overgelegd:
   a. naam en adres van de eigenaar;
   b. adres van de woning;
   c. kadastrale aanduiding van de woning;
   d. ingangsdatum van de leegstand.
5. Burgemeester en wethouders kunnen aanvullende gegevens en bescheiden verlangen van de eigenaar na de melding van leegstand.
6. In afwijking van het eerste lid is de eigenaar verplicht de leegstand van de woning binnen vier weken te melden, wanneer het gebouw of de woning na een verplichtende voordracht als bedoeld in artikel 8 binnen één jaar weer leeg komt te staan.

Artikel 4. Leegstandlijst

1. Burgemeester en wethouders houden een leegstandlijst bij waarin de volgende woningen worden opgenomen:
   a. overeenkomstig artikel 3, eerste lid, gedane leegmeldingen door de eigenaar;
   b. woningen waarvan ambtshalve geconstateerd is dat deze leegstaan en waarvan de leegstand overeenkomstig artikel 3, eerste lid, gemeld had moeten worden door de eigenaar.
2. De leegstandlijst bevat de gegevens en bescheiden als bedoeld in artikel 3, vierde lid, voor zover deze beschikbaar zijn en de datum van inschrijving van de woning in de leegstandlijst.
3. De opname van de woning in de leegstandlijst wordt aan de eigenaar bekendgemaakt.

Artikel 5. Actueel houden leegstandlijst en beëindiging inschrijving

1. Burgemeester en wethouders kunnen ambtshalve en op aanvraag van de eigenaar, de inschrijving doorhalen indien de woning niet langer leegstaat. De doorhaling wordt aan de eigenaar bekendgemaakt.
2. De inhoud en de datum van de doorhaling worden in de leegstandlijst aangetekend.
3. De inschrijving wordt geacht te zijn doorgehaald, indien de woning sinds de leegmelding meer dan één jaar in gebruik is geweest.

Artikel 6. Overleg met eigenaren

Burgemeester en wethouders treden na ontvangst van de leegmelding als bedoeld in artikel 3, eerste lid, dan wel een ambtshalve constatering als bedoeld in artikel 4, eerste lid, aanhef en onder b, in overleg met de eigenaar over het gebruik van de woning binnen drie maanden na de melding van leegstand.

Artikel 7. Leegstandbeschikking

1. Burgemeester en wethouders kunnen na het overleg als bedoeld in artikel 6, of indien de eigenaar geen medewerking verleent aan dit overleg een leegstandbeschikking vaststellen.
2. In de leegstandbeschikking wordt bepaald of de woning geschikt is voor gebruik.
3. Burgemeester en wethouders kunnen, indien de woning noodzakelijke voorzieningen behoeft om weer op redelijke wijze tot gebruik te kunnen dienen, de eigenaar verplichten om binnen een door hen te bepalen termijn de door hen aan te geven voorzieningen te treffen.
4. Burgemeester en wethouders kunnen andere voorwaarden stellen aan de uitvoering van het bepaalde in de leegstandbeschikking.

Artikel 8. Voordracht gebruiker

1. Burgemeester en wethouders kunnen een gebruiker voordragen aan de eigenaar indien de woning in een leegstandbeschikking is aangewezen als geschikt voor gebruik en als de leegstand langer duurt dan twaalf maanden.
2. De eigenaar is verplicht de gebruiker als bedoeld in het eerste lid binnen drie maanden na de voordracht, een overeenkomst aan te bieden tot ingebruikname van de woning.
3. Het tweede lid is niet van toepassing indien de eigenaar binnen drie maanden na de voordracht een overeenkomst is aangegaan met een andere gebruiker, die de woning binnen een redelijke termijn in gebruik neemt.

Artikel 9. Bestuurlijke boete

1. Burgemeester en wethouders kunnen een bestuurlijke boete per woning opleggen voor overtreding van artikel 3, eerste lid en zesde lid, overeenkomstig de onderstaande boetetabel.
2. De bedragen in de boetetabel worden geïndexeerd overeenkomstig de boetemaxima uit artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht. Voor boetebedragen onder een maximum geldt dat deze relatief worden geïndexeerd overeenkomstig de boetemaxima uit artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht.

Boete leegmelding ex artikelen 3, eerste lid, en 7, derde lid, van de Leegstandwet	Hoogte
Particuliere verhuurder of eigenaar	€ 3.500
Professionele verhuurder (meer dan één woning)	€ 10.300

Artikel 10. Toezichthouders

Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde zijn belast de door burgemeester en wethouders aangewezen personen.

Artikel 11. Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Leegstandsverordening gemeente Arnhem.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 27 november 2024.

De voorzitter,

De griffier,

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Invoeren Leegstandsverordening'

Fasering

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

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om de Leegstandsverordening gemeente Arnhem 2025 vast te stellen.

Procedure:

Datum vergadering
27-11-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Besluitvorming

Aandachtspunten

Orde
Na maximaal twee termijnen wordt de beraadslaging beëindigd en wordt er over gegaan tot stemmingen.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Paul Smeulders	Joseph Dommenck joseph.dommeck@arnhem.nl + 31611236653	Willem Lammers willem.lammers@arnhem.nl (06) 31 10 79 51

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Raadsbrief "Leegstandsverordening gemeente Arnhem 2024 ter inzage", d.d. 15-04-2024
- Aangenomen motie 'Zorg dat Arnhemse huizen geen lege beleggingsobjecten worden' (22M43), aangenomen op 16 februari 2022

Aandachtspunten

- Het doel van de leegstandsverordening is de leegstand van bestaande woningen te voorkomen en het opkopen van woningen te bemoeilijken. Hiermee wordt volgens het college de beschikbaarheid van woningen in het (goedkope en middeldure) koop- en huursegment vergroot.
- Met het invoeren van de Leegstandsverordening wordt het verplicht voor woningeigenaren om leegstand te melden bij de gemeente. Na een melding neemt de gemeente contact op om te bespreken hoe de woning zo snel mogelijk weer bewoond kan worden. Hiervoor kan de gemeente enkele verplichtende maatregelen opleggen.
- Als een vastgoedeigenaar niet coöperatief is, of de leegstand niet meldt, dan kan het college drie instrumenten inzetten:
    1. Vaststellen van een leegstandsbeschikking
    2. Voordracht van een huurder als de leegstand langer dan 12 maanden is. Eigenaar moet dan binnen drie maanden een huurovereenkomst aanbieden. College kan niet de huurprijs of huurvoorwaarden bepalen.
    3. Bestuurlijke boete
- De voorliggende verordening is alleen van toepassing op woningen, niet op woningen van corporaties (toegelaten instellingen).
- Meldingen van leegstand worden geregistreerd in een leegstandsregister. Dit geeft een verfijnder beeld van de leegstand in Arnhem.
- Er zijn geen zienswijzen binnengekomen in de zienswijzetermijn.
- Voor de uitvoering van de verordening wordt een leegstandscoördinator aangesteld voor €50.000 per jaar en €10.000 voor de communicatie en informatiecampagne. Dit past in de begroting.

Moties en Toezeggingen

De volgende moties en toezeggingen worden met het raadsvoorstel afgedaan:

Motie 'Zorg dat Arnhemse huizen geen lege beleggingsobjecten worden' (22M43)

Mogelijk resultaat:

Bij meerderheid van stemmen wordt het raadsvoorstel aangenomen of verworpen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4095474

Onderwerp: Invoeren Leegstandsverordening

Kernboodschap

Leegstand vinden we onwenselijk in tijden van woningnood. Met dit voorstel introduceren we in Arnhem de leegstandsverordening. Hierdoor kunnen we woningeigenaren aanspreken op leegstaande woningen. De verordening heeft eerder dit jaar ter inzage gelegen. Op de ter inzagelegging zijn geen reacties gekomen.

Voorstel

1. De Leegstandsverordening gemeente Arnhem 2025 vast te stellen volgens bijgevoegd voorstel.

Inleiding

Via voorliggend voorstel regelen we de invoering van de Leegstandsverordening gemeente Arnhem 2025. Dit gebeurt naar aanleiding van motie 22M43, waarin wordt aangegeven dat beleggers woningen kunnen opkopen en leeg kunnen laten staan totdat de termijn van de Opkoopbescherming verstrijkt. Middels de Leegstandsverordening wordt het verplicht voor woningeigenaren om leegstand te melden bij de gemeente. Naar aanleiding van een leegstandsmelding wordt er vanuit de gemeente contact gezocht met de eigenaar en wordt besproken hoe de woning zo snel mogelijk weer bewoond kan worden. De gemeente kan hierbij ook enkele verplichtende maatregelen opleggen. Met de invoering van de Leegstandsverordening wordt motie 22M43 afgedaan.

Uit CBS-cijfers over leegstand blijkt dat er in 2022 in totaal 520 woningen langdurig leegstaan. Langdurige leegstand betekent volgens de definitie van het CBS dat de woning meer dan één jaar leegstaat (NB: de leegstandsverordening gaat uit van langdurige leegstand na een halfjaar). Die 520 woningen zorgen voor in totaal zo'n 50.000m2 langdurig leegstaande woonruimte. In Arnhem staat 0,66% van het totale woningbezit meer dan een jaar leeg.

Het gemiddelde percentage aan woningen dat in Nederland langdurig leegstaat is 0,76%. Arnhem heeft dus minder leegstand dan het gemiddelde in Nederland.

Binnen de gemeente Arnhem is de leegstand relatief gelijk verdeeld over de wijken.

RAADSVOORSTEL

Leegstand heeft verschillende oorzaken. Zo staan er bijvoorbeeld panden leeg die worden gerenoveerd, verbouwd of waar er sloop- en nieuwbouwplannen zijn (frictieleegstand). Ook worden sommige panden verhuurd aan toeristen zonder vast of tijdelijk huurcontract.

Beoogd effect

Het opkopen van woningen te bemoeilijken en de leegstand van bestaande woningen te voorkomen door het invoeren van de Leegstandsverordening gemeente Arnhem 2025. Hiermee vergroten we de beschikbaarheid van woningen in het (goedkope en middeldure) koop- en huursegment.

Argumenten

1.1 De Leegstandsverordening biedt instrumenten om leegstand tegen te gaan.

Op basis van de Leegstandswet kan de gemeente de Leegstandsverordening in werking laten treden. De Leegstandsverordening maakt het voor vastgoedeigenaren verplicht om leegstand van langer dan een halfjaar na de invoering van de Leegstandsverordening te melden bij de gemeente. Vervolgens moet de gemeente contact opnemen met de vastgoedeigenaar om te bespreken hoe het pand of panden weer in gebruik worden genomen. Binnen deze concept-Leegstandsverordening is er gekozen om de Leegstandsverordening alleen te laten gelden voor woningen. Van de Leegstandsverordening zijn woningen van corporaties uitgezonderd.

Door de leegstandsmeldingen creëert de gemeente ook een leegstandsregister. Dit register geeft een verfijnder beeld van de leegstand in Arnhem. Daarmee weten we niet alleen waar er leegstand is, maar ook hoe lang die duurt en of de vastgoedeigenaar concrete stappen zet om het pand weer te gebruiken.

Als een vastgoedeigenaar niet coöperatief is, of de leegstand niet meldt, dan kan de gemeente met de Leegstandsverordening handhavend optreden. Er zijn drie instrumenten die het college dan kan inzetten:

a. Vaststellen van een leegstandsbeschikking: hiermee kan het college verplichten aan de woning binnen een termijn maatregelen te treffen, zodat de woning weer redelijkerwijs bewoonbaar is.
b. Voordracht van een huurder: het college kan een bewoner voordragen aan de eigenaar als de leegstand langer dan 12 maanden duurt. De eigenaar is vervolgens verplicht om binnen drie maanden een huurovereenkomst aan te bieden aan de voorgedragen bewoner.
c. Bestuurlijke boete: ten slotte kan het college een bestuurlijke boete opleggen. De bedragen hiervan worden bepaald in de verordening.

Hiermee hebben wij enkele krachtige instrumenten om de leegstand in de gemeente tegen te gaan.

Het wordt ook mogelijk voor inwoners om leegstand van woningen in de buurt te melden. Deze melding wordt in behandeling genomen en als blijkt dat het gaat om leegstand die niet

Gemeente Arnhem

is gemeld, dan zal handhavend worden opgetreden.

1.2 *De Leegstandsverordening geldt binnen de hele gemeente Arnhem.*
De Leegstandwet geeft de mogelijkheid om de Leegstandsverordening ruimtelijk te beperken, door het bijvoorbeeld alleen in de binnenstad geldig te laten zijn. Zo kunnen leegstand in gebieden met bovengemiddelde leegstand worden aangepakt, zonder dat woningeigenaren in delen van de gemeente met weinig leegstand ook verplicht worden om leegstand te melden bij de gemeente.

We kiezen er in Arnhem voor om de Leegstandsverordening in de gehele gemeente te laten gelden. Uit cijfers blijkt dat leegstand redelijk gelijk verspreid over de stad plaatsvindt. Daardoor is er geen noodzaak om de Leegstandsverordening alleen in specifieke gebieden in te zetten.

1.3 *De Leegstandsverordening geldt alleen voor woningen.*
Een Leegstandsverordening kan ook gelden voor gebouwen met andere gebruiksfuncties, zoals winkels of kantoren. We hebben besloten om de Leegstandsverordening te focussen op woningen, omdat deze categorie gebruiksfunctie veruit de meeste leegstand kent in Arnhem. Van de 700 gebouwen die in Arnhem leegstaan hebben 520 de gebruiksfunctie wonen. De overige gebouwen zijn bijvoorbeeld winkels, kantoren, industriegebouwen en gebouwen waar bijeenkomsten worden georganiseerd.

Daarnaast is de woningmarkt ook anders dan de markt voor gebouwen met een andere gebruiksfunctie. De woningmarkt typeert zich door de snelheid waarmee weer verhuurd kan worden. Daarom zien we leegstand van meer dan een halfjaar als problematisch, waardoor die leegstand moet worden gemeld. De kantorenmarkt is veel dynamischer, waarbij een bepaalde mate van leegstand nodig is om de markt goed te laten functioneren en waarbij het soms langer kan duren om een geschikte huurder te vinden. Bovendien is een groot deel van de leegstaande kantoren dat geschikt is voor transformatie naar een andere functie al onderdeel van een gebiedsontwikkeling of project.

1.4 *In de Leegstandsverordening maken we een uitzondering voor toegelaten instellingen (woningcorporaties).*
Toegelaten instellingen zien we als onze Premium Partners. Er vindt veel overleg en afstemming plaats tussen gemeente en de woningcorporaties, onder andere over het beschikbaar maken van zoveel mogelijk sociale huurwoningen. Daarnaast willen corporaties zelf hun leegstand zo veel mogelijk beperken, omdat het leidt tot huurderving. Er zijn bij woningcorporaties geen financiële prikkels om bezit leeg te laten staan. Daarom zou het voorbarig zijn om via de Leegstandsverordening nogmaals met de woningcorporaties contact op te nemen waarom hun bezit leegstaat.

Langdurige leegstand komt desondanks soms bij woningcorporaties voor. Dit komt bijvoorbeeld doordat een woning grondig onderhoud of renovatie nodig heeft nadat iemand is verhuisd. Het kan ook voorkomen bij woningen waar er sloop- en nieuwbouwplannen zijn. Binnen de leegstandsverordening krijgen inwoners de kans om leegstand in hun buurt te

melden. Als we meldingen krijgen over langdurige leegstand van corporatiebezit, dan gaan we in gesprek met die corporatie binnen de bestaande overlegstructuren.

1.5 *De invoering van een Leegstandsverordening past binnen een breder pakket aan maatregelen om leegstand van gebouwen tegen te gaan.*
Vanuit Openbare orde & Veiligheid loopt er nu bijvoorbeeld een pilot rondom het crimineel gebruik van leegstaande panden. Er wordt een analyse uitgevoerd om inzichtelijk te maken wat de aard en omvang is van dit fenomeen in Arnhem. Afhankelijk van de uitkomsten van deze analyse worden er interventies op uitgezet in samenwerking met onze partners zoals de politie.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Effectiviteit onduidelijk, daarmee ook onzekerheid over de doelmatigheid.*
Het is onduidelijk in hoeverre de Leegstandsverordening effectief is in het terugdringen van de leegstand in Arnhem. De ervaringen met de leegstandsverordening in andere gemeenten zijn ook wisselend.[1] Via een Leegstandsverordening kan leegstand zelf niet verboden worden, alleen het niet melden van leegstand.

Aan de andere kant is de ervaring bij andere gemeenten dat het al nuttig is om een gesprek te hebben met woningeigenaren als hun pand(en) langdurig leegstaan. Dit gesprek zet volgens andere gemeenten vastgoedeigenaren aan om hun woningen weer spoedig verhuurbaar te maken.

1.2 *Beperkte mogelijkheden voor gemeente bij voordracht huurder.*
De Leegstandsverordening maakt het mogelijk dat het college een nieuwe huurder voordraagt. Hoewel de woningeigenaar verplicht is om een huurovereenkomst aan te bieden, kan het college niet bepalen wat de huurprijs of de huurvoorwaarden worden. De vastgoedeigenaar kan alsnog een onredelijk voorstel doen die de beoogde huurder moet afslaan.

1.3 *Handhaving vraagt extra capaciteitsinzet.*
De invoering van de Leegstandsverordening betekent de introductie van een nieuwe, coördinerende taak binnen de ambtelijke organisatie. Er zal structurele formatie worden geworven om deze nieuwe taak adequaat uit te voeren.

Handhaving van de meldingsplicht uit de verordening zal, naast de bovengenoemde, coördinerende taak ook ingeregeld moeten worden.

Participatie

De Ontwerp Leegstandsverordening Arnhem is op 2 april 2024 ter inzage gelegd door het college van Burgemeester en Wethouders. Op 15 april 2024 is uw raad daarover geïnformeerd middels een raadsbrief. Iedereen heeft de kans gehad om deze ontwerpverordening te reageren tot en met 3 juli

[1] https://vng.nl/sites/default/files/2020-12/leegstand-te-lijf-2.0_202012116.pdf, pagina's 24-26.

2024. Hier zijn geen zienswijzen op binnengekomen. Vandaar dat er ook geen zienswijzennota is opgesteld.

Financiën

Voor de uitvoering en handhaving van de Leegstandsverordening is budget beschikbaar binnen de bestaande begroting. Vanaf de begroting van 2022 zijn er additionele, structurele middelen opgenomen om regelingen uit te voeren die toezien op de regulering van de woningmarkt. Hiervoor is €100.000 per jaar beschikbaar, waar de uitvoering van de Leegstandsverordening uit wordt bekostigd.

Voor de uitvoering van de Leegstandsverordening is €50.000 om een leegstandscoördinator te bekostigen en €10.000 voor de communicatie en informatiecampagne. Deze zijn onderdeel van de €100.000 die jaarlijks beschikbaar is.
Middelen hiervoor zijn in de begroting van Wonen opgenomen.

Uitvoering

Na vaststelling door de raad zal de Leegstandsverordening en de geactualiseerde Huisvestingsverordening worden gepubliceerd in het digitale gemeenteblad.

Er is een informatiecampagne nodig om inwoners (digitaal en fysiek) te informeren. Daarnaast worden grotere vastgoedeigenaren in Arnhem (buiten de woningcorporaties om) geïnformeerd over de Leegstandsverordening.

De handhaving op de leegstand is één van de taken die bij de gemeente komt te liggen, samen met de handhaving op de Wet goed verhuurderschap, de Wet betaalbare huur en de Verhuurvergunning. Later dit jaar wordt de Verhuurverordening aangeboden aan uw raad, waarin nader wordt ingegaan op de samenhang van deze taken in de uitvoering.

Communicatie

De verordening wordt gepubliceerd in het digitale gemeenteblad. Voor de bekendheid van de Leegstandsverordening starten we in 2025 een informatiecampagne. Deze informeert woningeigenaren over de inzet van de Leegstandsverordening en binnen welke termijnen ze leegstand moeten melden.

Naast de Leegstandsverordening wordt er ook gehandhaafd op de Wet goed verhuurderschap, Wet betaalbare huur en de Verhuurvergunning. Deze hebben allemaal effect op woningeigenaren die woningen verhuren. Daarom wordt er een integrale communicatiestrategie opgezet om woningeigenaren te informeren over de nieuwe wet- en regelgeving.

RAADSVOORSTEL

Besluit van

Zaaknummer 4095474

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van dd. [**datum en nummer**];

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Leegstandwet;

gelet op de motie van de gemeenteraad "*Zorg dat Arnhemse huizen geen lege beleggingsobjecten worden" van 16 februari 2022, nummer 22M43*;

Besluit:

vast te stellen de volgende verordening:

LEEGSTANDSVERORDENING GEMEENTE ARNHEM 2025

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

Eigenaar:	degene die bevoegd is tot het in gebruik geven van een gebouw of woning;
Gebouw:	gebouw als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet;
Gebruiker:	één of meer natuurlijke personen of rechtspersonen, voorgedragen door burgemeester en wethouders als gebruiker van een daartoe aangewezen gebouw;
Leegstand:	het niet of niet krachtens een zakelijk of persoonlijk recht in gebruik zijn alsmede een gebruik dat de kennelijke strekking heeft afbreuk te doen aan de werking van deze verordening;
Toegelaten instelling:	verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid en stichtingen die zich ten doel stellen uitsluitend op het gebied van de volkshuisvesting werkzaam te zijn en beogen hun financiële middelen uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting in te zetten, zoals bedoeld in artikel 19 Woningwet.
Werkingsgebied:	een door de raad aangewezen gebied of delen daarvan, binnen de gemeente, met per categorie aangegeven gebouwen of woningen waarvan leegstand moet worden gemeld overeenkomstig de regels van deze verordening;
Woning:	Een gebouwde onroerende zaak of een gedeelte daarvan, die een zelfstandige woongelegenheid vormt.

Artikel 2. Aanwijzing werkingsgebied

1. Deze verordening geldt voor gebouwen die zijn aangemerkt als woningen binnen de hele gemeente Arnhem.
2. Toegelaten instellingen vallen buiten de toepassing van de verordening.

Artikel 3. Plicht tot leegmelding

1. De eigenaar van een woning gelegen in het werkingsgebied binnen de gemeente is verplicht de leegstand van het gebouw te melden aan burgemeester en wethouders, zodra die leegstand langer duurt dan zes maanden.
2. De leegmelding is ook van toepassing op woningen die door een leegstandbeheerbedrijf worden beheerd.
3. Voor de leegmelding wordt gebruik gemaakt van een door burgemeester en wethouders vastgesteld papieren of digitaal formulier.
4. Bij de leegmelding worden in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden overgelegd:
   a. naam en adres van de eigenaar;
   b. adres van de woning;
   c. kadastrale aanduiding van de woning;
   d. ingangsdatum van de leegstand.
5. Burgemeester en wethouders kunnen aanvullende gegevens en bescheiden verlangen van de eigenaar na de melding van leegstand.
6. In afwijking van het eerste lid is de eigenaar verplicht de leegstand van de woning binnen vier weken te melden, wanneer het gebouw of de woning na een verplichtende voordracht als bedoeld in artikel 8 binnen één jaar weer leeg komt te staan.

Artikel 4. Leegstandlijst

1. Burgemeester en wethouders houden een leegstandlijst bij waarin de volgende woningen worden opgenomen:
   a. overeenkomstig artikel 3, eerste lid, gedane leegmeldingen door de eigenaar;
   b. woningen waarvan ambtshalve geconstateerd is dat deze leegstaan en waarvan de leegstand overeenkomstig artikel 3, eerste lid, gemeld had moeten worden door de eigenaar.
2. De leegstandlijst bevat de gegevens en bescheiden als bedoeld in artikel 3, vierde lid, voor zover deze beschikbaar zijn en de datum van inschrijving van de woning in de leegstandlijst.
3. De opname van de woning in de leegstandlijst wordt aan de eigenaar bekendgemaakt.

Artikel 5. Actueel houden leegstandlijst en beëindiging inschrijving

1. Burgemeester en wethouders kunnen ambtshalve en op aanvraag van de eigenaar, de inschrijving doorhalen indien de woning niet langer leegstaat. De doorhaling wordt aan de eigenaar bekendgemaakt.
2. De inhoud en de datum van de doorhaling worden in de leegstandlijst aangetekend.
3. De inschrijving wordt geacht te zijn doorgehaald, indien de woning sinds de leegmelding meer dan één jaar in gebruik is geweest.

Artikel 6. Overleg met eigenaren

Burgemeester en wethouders treden na ontvangst van de leegmelding als bedoeld in artikel 3, eerste lid, dan wel een ambtshalve constatering als bedoeld in artikel 4, eerste lid, aanhef en onder b, in overleg met de eigenaar over het gebruik van de woning binnen drie maanden na de melding van leegstand.

Artikel 7. Leegstandbeschikking

1. Burgemeester en wethouders kunnen na het overleg als bedoeld in artikel 6, of indien de eigenaar geen medewerking verleent aan dit overleg een leegstandbeschikking vaststellen.
2. In de leegstandbeschikking wordt bepaald of de woning geschikt is voor gebruik.
3. Burgemeester en wethouders kunnen, indien de woning noodzakelijke voorzieningen behoeft om weer op redelijke wijze tot gebruik te kunnen dienen, de eigenaar verplichten om binnen een door hen te bepalen termijn de door hen aan te geven voorzieningen te treffen.
4. Burgemeester en wethouders kunnen andere voorwaarden stellen aan de uitvoering van het bepaalde in de leegstandbeschikking.

Artikel 8. Voordracht gebruiker

1. Burgemeester en wethouders kunnen een gebruiker voordragen aan de eigenaar indien de woning in een leegstandbeschikking is aangewezen als geschikt voor gebruik en als de leegstand langer duurt dan twaalf maanden.
2. De eigenaar is verplicht de gebruiker als bedoeld in het eerste lid binnen drie maanden na de voordracht, een overeenkomst aan te bieden tot ingebruikname van de woning.
3. Het tweede lid is niet van toepassing indien de eigenaar binnen drie maanden na de voordracht een overeenkomst is aangegaan met een andere gebruiker, die de woning binnen een redelijke termijn in gebruik neemt.

Artikel 9. Bestuurlijke boete

1. Burgemeester en wethouders kunnen een bestuurlijke boete per woning opleggen voor overtreding van artikel 3, eerste lid en zesde lid, overeenkomstig de onderstaande boetetabel.
2. De bedragen in de boetetabel worden geïndexeerd overeenkomstig de boetemaxima uit artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht. Voor boetebedragen onder een maximum geldt dat deze relatief worden geïndexeerd overeenkomstig de boetemaxima uit artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht.

Boete leegmelding ex artikelen 3, eerste lid, en 7, derde lid, van de Leegstandwet	Hoogte
Particuliere verhuurder of eigenaar	€ 3.500
Professionele verhuurder (meer dan één woning)	€ 10.300

Artikel 10. Toezichthouders

Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde zijn belast de door burgemeester en wethouders aangewezen personen.

Artikel 11. Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Leegstandsverordening gemeente Arnhem.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van [**datum**].

De voorzitter, De griffier,

Bijdrage Leegstandverordening Arnhem

Geachte raadsleden,

Onlangs hebben wij als Bouwend Nederland, de branchevereniging voor bouw- en infrabedrijven, kennis mogen nemen van het raadsvoorstel van de gemeente Arnhem waarin gevraagd wordt om de Leegstandverordening gemeente Arnhem 2025 vast te stellen.

In dit voorstel staat dat wordt beoogd om de (onnodige) leegstand van bestaande woningen te voorkomen en daarmee de beschikbaarheid van woningen in het (goedkope en middeldure) koop- en huursegment te vergroten. Dit doel ondersteunen wij van harte. Bouwend Nederland ziet ook zeker dat er een schralend tekort is aan woningen en wij zijn ook graag een onderdeel van de oplossing in dit vraagstuk. Echter hebben wij wel onze bedenkingen bij de manier waarop de gemeente Arnhem dit doel wil bereiken.

Onze bouw- en infrabedrijven staan regelmatig in contact met diverse overheden om samen tot een oplossing te komen in de opgave om jaarlijks 100.000 nieuwe woningen te realiseren. Dit is een hele opgave in een land waarin de ruimte schaars is en de vraag op die ruimte des te groter wordt. U bent hier ongetwijfeld mee bekend. In dit licht zijn wij het met de gemeente Arnhem eens dat woningen die onnodig leegstaan, in een tijd waarin er een enorm tekort is aan woningen, geen wenselijke ontwikkeling is. Echter zien wij wel problemen met de gekozen aanpak zoals deze nu voorligt.

Zo geeft het raadsvoorstel aan dat 0,66% van de woningen in Arnhem langdurig leegstaat; een klein percentage wat zelfs onder het landelijke gemiddelde van 0,76% ligt. De vraag rijst hierbij of de problematiek wat de aanleiding was voor de leegstandverordening, geschetst in motie 22M43, überhaupt wel speelt in Arnhem. In de motie is dan ook te zien dat slechts gerefereerd wordt naar landelijke cijfers en voorbeelden uit Amsterdam. Daarbij is ook van belang om te vermelden dat voor een goede doorstroom op de woningmarkt een leegstandpercentage van zo'n 2% gezond is (bron: CBS). Wat zijn nog andere onderdelen van die 0,66% ? Het raadsvoorstel noemt als overige oorzaken voor leegstand: lege panden die worden gerenoveerd, verbouwd of waar er sloop- en nieuwbouwplannen zijn (frictieleegstand) en panden die worden verhuurd aan toeristen zonder vast of tijdelijk huurcontract. De vraag is dus hoeveel 'rotte appels' er naast dit alles nog overblijven en of het de administratieve lasten voor zowel de overheid als welwillende burgers waard is.

Wij zouden in ieder geval onze twijfels hierbij zetten. Dit, terwijl het de gemeente, en daarmee haar inwoners, toch €100.000,- per jaar gaat kosten. Ook het raadsvoorstel zelf spreekt twijfels uit over de effectiviteit en daarmee de doelmatigheid. Wij geloven dat het gereserveerde geld beter besteed kan worden aan het vergroten van de ambtelijke capaciteit en de aanwezige kennis en kunde, om zo te werken aan het realiseren van nieuwe woningen. Wij zien daarin de gedachte achter de eerder genoemde motie die voorop zou moeten staan en daarin ook vooral de grote wens om weer voldoende woningen beschikbaar te hebben voor de (toekomstige) inwoners van Arnhem. Wij geloven dat de focus hierop zou moeten liggen in plaats van het vergroten van administratieve lasten en ambtelijke kosten voor de slechts relatief kleine winst die te behalen valt bij het invoeren van een leegstandverordening.

Los van het wel of niet aannemen van een leegstandverordening, raden wij u aan uw blik met betrekking tot leegstand te verruimen. In de verordening is aangegeven dat deze bewust alleen geldt voor woningen. Het voorstel gaat hierop in en geeft aan dat 520 van de 700 leegstaande gebouwen woningen zijn in Arnhem en dit daarmee de hoofdzakelijk focus heeft. Echter heeft één leegstaand kantoorpand de potentie om in een transformatieopgave te dienen voor de realisatie van een groot aantal woningen. Hiermee kan het dus aanzienlijk bijdragen aan de woningnood. Daarnaast verscheen er onlangs een artikel over de leegstand in het centrum waarbij ook winkelpanden werden genoemd en zijn er wellicht ook nog leegstaande schoolpanden of kerken die een invulling verdienen in een passende vorm.

Door het verruimen van uw blik van woningen naar ook andere leegstaande panden, krijgt u een veel inzichtelijker beeld van de leegstand, en aanvullend waar de behoefte ligt in Arnhem. Een pand staat ten slotte om een reden leeg. Naar onze ervaring is dit niet vaak door slechte wil. Het kan zijn dat dit is omdat het simpelweg te kostelijk is om te verbouwen. Het kan ook zijn dat het aanbod niet aansluit op de behoefte, maar de drempel om de functie van een gebouw te wijzigen als te hoog wordt ervaren. Een helpende hand voor de ontwikkelende/(ver)bouwende partijen bij de te ondernemen stappen in dit ingewikkelde proces is dan zeer welkom. De onderzoeks- en procedurele lasten worden namelijk als enorm hoog ervaren.

In conclusie zouden wij het u als raad op het hart willen drukken om actief mee te denken in het effectief gebruiken van de beschikbare ruimte. Laten we samen kijken wat wél kan. Het vraagt een hoop flexibiliteit om samen de ruimtelijke puzzel te leggen en ook te komen tot die realisatie van al die woningen. Dit kunnen we bereiken door te bouwen én verbouwen naar behoefte. Laten we elkaar hierin vooral van dienst zijn.

Met vriendelijke groet,

Jessie Mons-Vuulink

Adviseur Markt en Overheid, Bouwend Nederland (regio Oost)

Van: Richard de Bruijn <
Verzonden: vrijdag 18 oktober 2024
Onderwerp: Bijdrage bespreking leegstandsverordening gemeente Arnhem

Beste raadsleden en fractievolgers,

Vanuit dhr. Lammers ontvingen wij een uitnodiging om onze input te geven over het mogelijk invoeren van de leegstandsverordening binnen de gemeente Arnhem. Hierbij onze reactie.

Alvast

Zoals wellicht bekend zijn wij met Alvast dagelijks bezig om voor leegstaande objecten een optimale tijdelijke invulling te vinden. Objecten zijn geschikt voor tijdelijke bewoning andere meer voor tijdelijke ondernemers, stichtingen, vrijwilligers etc. Zo hebben wij meer dan tienduizend panden tijdelijk mogen beheren.

Wij hebben een vestiging sinds 2009 in Arnhem, hoek Steenstraat/Hertogstraat, en hebben veel ervaring in de gemeente Arnhem e.o.

Leegstand

Wij ervaren, generaliserend gezegd, dat maatschappelijke organisaties met leegstand ons vaak goed weten te vinden en vaak(zeker bij grotere complexen) actief bezig zijn om de leegstand aan te pakken. Extra motivatie is dat leegstandbeheer (bijna altijd) de leefbaarheid vergroot en een sociale meerwaarde is.
Grotere commerciële vastgoedeigenaren kiezen ook steeds meer voor leegstandsbeheer.
Wij merken op dat in Arnhem objecten leeg blijven staan bij de wat kleinere, lokaal bekende vastgoedeigenaar. De reden waarom deze en overigens ook sommige eerder benoemde vastgoedeigenaren niet kiezen voor leegstandbeheer:

- Er is geen of minimale financiële meerwaarde mogelijk;
- De verwachting(of vaker hoop) is op een minimale periode van leegstand;
- Het ontbreken van noodzakelijke voorzieningen om tijdelijke invulling veilig gebruik te laten maken van een object;
- Te uitdagende/langdurige procedures om te komen tot een goed werkbare tijdelijke invulling;

Advies

Wij vinden het heel positief dat de gemeente Arnhem actief bezig is om na te denken hoe leegstand tegen te gaan.
Wij vinden dat het voor de vastgoedeigenaar aantrekkelijker moet zijn om iets met zijn/haar pand te doen. Je hebt als gemeente mogelijkheden om via de leegstandsverordening verplicht gebruik en/of later nog boetes gaan uitdelen aan vastgoedeigenaren.
Wij zijn in de basis nooit voorstander van boetes of verplichtingen. Wel zijn wij van mening dat vastgoedeigenaren met echt langdurige leegstand (dan denken wij aan een jaar of meer leegstand) wel een motivatie moeten krijgen om hier iets aan te doen.

Wij denken dus dat de vraagstuk m.b.t. leegstandsverordening in Arnhem maatwerk moet zijn. Niet alleen vastgoedeigenaren met leegstand "straffen" maar ook positief insteken. Voor veel vastgoedeigenaren met leegstand is de leegstand een echt (financieel) probleem.
Centrale vraag is in onze beleving: Wat kan de gemeente doen om vastgoedeigenaren met leegstand te helpen?

Optie kan zijn om subsidie te geven aan vastgoedeigenaren met leegstand om objecten veilig te kunnen gebruiken of bepaalde procedures in vergunningstrajecten te versnellen.

Ik vertrouw erop jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Bij verdere vragen is het mogelijk om mij op onderstaande wijze te bereiken.

Met vriendelijke groet,

Richard de Bruijn
Algemeen directeur

ALVAST
ZEKERHEID DOOR TIJDELIJK BEHEER

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Invoeren Leegstandsverordening’

Fasering

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

Eerdere besprekingen

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Zijlstra (ChristenUnie), Luijendijk (Volt), Loor (D66), De Groot (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA) en Visser (PvdA).

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

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en start, omdat er geen insprekers zijn aangemeld, met de meningsvormende bespreking. Beide termijnen zijn afgerond.

Toezeggingen

1. Wethouder Smeulders zegt toe bij de corporaties te vragen hun langdurige leegstand inzichtelijk te maken vóór de volgende raadsbehandeling.
2. Wethouder Smeulders zegt toe om na drie jaar de leegstandsverordening te evalueren en daarbij te beoordelen of de verordening uitgebreid moet worden.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar besluitvormende raadsvergadering.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

M. Coenders

Memo

Datum : 25 november 2024

Aan : Leden van de gemeenteraad

Van : Paul Smeulders

Betreft : Afdoen toezegging #1651

Op 20 november heb ik bij de behandeling van de begroting een toezegging gedaan, deze is als volgt genoteerd:

Toezegging #1651
Wethouder Smeulders zegt toe bij de corporaties te vragen hun langdurige leegstand inzichtelijk te maken vóór de volgende raadsbehandeling.

Via deze brief kan de toezegging worden afgedaan.

Uitgevraagde gegevens bij corporaties
Aan de corporaties is een uitvraag gedaan hoeveel langdurige leegstand zij hebben. Hierbij zijn twee vragen gesteld: hoeveel woningen stonden een halfjaar leeg en hoeveel woningen stonden in 2023 een jaar leeg? De peildatum hierbij is 1 januari 2024.
Op 25 november hebben de corporaties hun leegstandgegevens met de gemeente gedeeld. Deze uitkomsten zijn gebundeld en in deze memo doen we daar verslag van.

Uitkomsten leegstand bij corporaties
Op peildatum 1-1-2024 stonden 40 woningen van woningcorporaties meer dan een halfjaar leeg. Van deze 40 stonden er 29 meer dan één jaar leeg. Daarmee staat zo ongeveer 0,13% van het corporatiebezit langer leeg dan één jaar. Dat is dus lager dan de gemiddelde langdurige leegstand in Arnhem, wat 0,66% is.
Corporaties geven aan dat langdurige woningleegstand meerdere redenen kan hebben. Vaak gaat het over woningen die moeten worden opgeknapt voordat ze opnieuw verhuurd kunnen worden. Soms moet een woning ingrijpend worden opgeknapt of zelfs worden gerenoveerd voordat het weer kan worden verhuurd. Dit kan ertoe leiden dat een woning langdurig leegstaat.

GEMEENTE Arnhem

Besluit van 27 november 2024

Zaaknummer 4373159

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van Auditcommissie van 23 september 2024, nummer: 4373159;

gelet op de artikelen 81a, 81k en 149 van de Gemeentewet;

B E S L U I T:

Vast te stellen de

VERORDENING OP DE REKENKAMER ARNHEM 2025

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. auditcommissie: de commissie als bedoeld in de Verordening op de auditcommissie gemeente Arnhem
b. college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
c. lid: een lid van de rekenkamer van de gemeente Arnhem;
d. raad: gemeenteraad van Arnhem;
e. rekenkamer: de rekenkamer van de gemeente Arnhem
f. secretaris: secretaris van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.
g. voorzitter: voorzitter van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.

Artikel 2 Rekenkamer

Er is een Rekenkamer bestaande uit drie leden.

Artikel 3 Benoeming leden

1. De raad (her)benoemt de leden van de Rekenkamer op voordracht van de Auditcommissie.

2. De auditcommissie voegt bij de voordracht de volgende documenten:
a. de mededeling van het kandidaat lid dat deze de benoeming aanvaardt;
b. een overzicht van alle nevenfuncties die de kandidaat bekleedt;
c. een verklaring omtrent gedrag

3. De selectiecommissie bestaat uit een vertegenwoordiging van de auditcommissie, waarbij een vertegenwoordiging van de Rekenkamer als adviseur(s) aan de commissie deelneemt.

4. De rekenkamer wijst uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter aan.

5. De leden van de rekenkamer kunnen één keer worden herbenoemd.

Artikel 4 Ontslag en non-activiteit

De auditcommissie adviseert de raad over een beslissing wanneer er sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 81c, leden 6 en 7, van de wet en artikel 81d, van de wet.

Artikel 5 Openbaarheid

1. De rekenkamer vergadert in beslotenheid.
2. De rekenkamer kan besluiten in openbaarheid te vergaderen.

Artikel 6 Gedragscode en onderzoeksprotocol

1. De raad stelt een gedragscode voor de leden van de Rekenkamer vast.
2. De rekenkamer stelt een onderzoeksprotocol voor de uitvoering van haar onderzoeken vast en informeert de raad hierover.

Artikel 7 Onderzoeksprogramma

1. De rekenkamer stelt jaarlijks vóór 1 april een onderzoeksprogramma vast.

2. De rekenkamer bepaalt de onderwerpen die zij onderzoekt, formuleert de probleemstelling en stelt de onderzoeksopzet vast en informeert de raad hierover.

3. Op een verzoek van de raad aan de rekenkamer om een onderzoek in te stellen wordt door de rekenkamer binnen vier weken geantwoord. Indien de rekenkamer niet aan het verzoek voldoet, zal zij daarvoor gronden aanvoeren.

4. De de leden van de Auditcommissie fungeren als klankbordgroep bij het opstellen van het onderzoeksprogramma.

Artikel 8 Vergoeding werkzaamheden

1. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden een vaste maandelijkse vergoeding.
2. De vergoeding per maand bedraagt voor de voorzitter 65% en voor een lid 55% van de vergoeding voor raadsleden

Artikel 9 Budget

1.De rekenkamer is bevoegd binnen een aan haar bij de begroting beschikbaar gesteld budget, uitgaven te doen ten behoeve van de uitvoering van haar werkzaamheden.

2.De rekenkamer verantwoordt de baten en lasten van het vorige begrotingsjaar in het jaarverslag aan de raad, als bedoeld in artikel 185, vierde lid, van de wet.

Artikel 10 Ambtelijk medewerkers rekenkamer

1.De rekenkamer heeft een ambtelijk secretaris;

2.Het college wijst op voordracht van de voorzitter van de Rekenkamer de ambtelijk secretaris aan;

3.Rechtpositionele besluiten ten aanzien van de medewerkers van de Rekenkamer worden door of namens het college genomen. Het college kan de raadsgriffier hiervoor een mandaat verlenen.

4.De voorzitter van de Rekenkamer geeft de functionele leiding aan de ambtelijke medewerkers.

Artikel 11 Overleg en Evaluatie

1. Jaarlijks vindt een voortgangsoverleg plaats tussen de rekenkamer en de auditcommissie.
2. De auditcommissie neemt eenmaal per zittingsperiode van de raad initiatief tot het evalueren van de werking van deze verordening en het functioneren van de Rekenkamer en betrekt raad, college en Rekenkamer hierbij.

Artikel 12 Monitoring doorwerking aanbevelingen

1.Het college rapporteert jaarlijks aan de raad, gelijktijdig met de jaarstukken, over de stand van zaken van de uitvoering van aanbevelingen gericht aan het college die bij raadsbesluit zijn vastgesteld. De informatie over de voortgang van de uitvoering wordt op een overzichtelijke en uniforme wijze opgenomen in een paragraaf 'Uitvoering aanbevelingen rekenkameronderzoeken".

2. De auditcommissie rapporteert jaarlijks, gelijktijdig met het verschijnen van de jaarstukken, aan de raad over de stand van zaken van de uitvoering van aan de raad gericht en door de raad aangenomen aanbevelingen.

Artikel 13 Intrekkingsbepaling

De "Verordening op de rekenkamer Arnhem 2016" wordt ingetrokken.

Artikel 14 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025.

Artikel 15 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als "Verordening op de rekenkamer Arnhem 2025".

De griffier,

De voorzitter,

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel Herziening Verordening op de Rekenkamer en Herziening Verordening op de Auditcommissie

Fasering

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

Procedure:

Datum vergadering
27-09-2024

Type voorstel
Raadsvoorstellen (aangeboden door de auditcommissie)

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Besluitvorming

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

In de Auditcommissie is de afgelopen periode gewerkt aan een herziening van de *Verordening op de Rekenkamer* en de *Verordening op de Auditcommissie*. De auditcommissie heeft beide voorstellen ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad.

Verordening op de Rekenkamer
Op 1 januari 2023 is de Wet versterking decentrale rekenkamers in werking getreden. De huidige Verordening op de rekenkamer Arnhem komt uit 2016 en diende technische aangepast te worden op deze wetswijziging. De auditcommissie heeft dit moment aangegrepen om naar de Verordening in zijn geheel te kijken. In de nieuwe verordening zijn onder andere wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot:
• Vereisten rondom de benoeming van de leden
• De rol van de auditcommissie bij ontslag en non-activiteit van de leden
• De behandeling van rekenkamerrapporten in de raad
• De verantwoording over de uitgaven binnen het budget
• De plaatsing van de ambtelijk medewerkers van de rekenkamer
• De invulling van de evaluatie van de rekenkamer
• Monitoring en doorwerking van de aanbevelingen

Het voorstel voor de herziening op deze verordening is besproken en akkoord bevonden in de auditcommissie van 23 september 2024.

Verordening op de Auditcommissie
De huidige Verordening op de Auditcommissie komt uit 2011. In deze verordening worden alle taken en bevoegdheden rondom de auditcommissie geregeld. In de verordening worden ook de bevoegdheden vanuit de auditcommissie rondom de rekenkamer geregeld. Gezien de voorgestelde wijzigingen in deze verordening is het nodig om hierop ook de verordening op de auditcommissie aan te passen. De auditcommissie heeft dit moment aangegrepen om naar de verordening op de auditcommissie in z'n geheel te kijken. In de nieuwe verordening zijn onder andere wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot:
• Taken Auditcommissie
• Orde en werkwijze vergaderingen
• Advisering aan de raad

Het voorstel voor de herziening op deze verordening is besproken en akkoord bevonden in de auditcommissie van 14 oktober 2024

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Auditcommissie	Maaike Piscaer maaike.piscaer@arnhem.nl 0631114892	Maaike Piscaer maaike.piscaer@arnhem.nl 0631114892

Opmerkingen n.a.v. de raadskamerbespreking

- Door de fractie van D66 is een amendement aangekondigd om het voorgestelde artikel 8 lid 2 op de Verordening op de Auditcommissie te wijzigen

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4373159

Onderwerp: Vaststellen van de Verordening op de Rekenkamer Arnhem 2025

Kernboodschap

De verordening is herzien naar aanleiding van gewijzigde wettelijke regelgeving, ervaringen die zijn opgedaan en opvattingen die zijn gewijzigd sinds 2016.

Voorstel

- Vaststellen van de Verordening op de Rekenkamer Arnhem 2025.

Inleiding

De huidige verordening op de Rekenkamer dateert van 2016. Sinds de vaststelling van deze verordening is er een volledig nieuwe Rekenkamer gekomen en zijn er drie auditcommissies actief geweest. Ervaringen zijn sindsdien opgedaan en opvattingen zijn gewijzigd. Wij hebben dit moment aangegrepen als een geschikt moment om naar de verordening in zijn geheel te kijken. Zowel qua inhoud als wat betreft de techniek van de verordening. Onze in de loop van de tijd opgedane ervaringen vormen de voornaamste basis voor dit voorstel.

Tegelijkertijd met het voorleggen van dit raadsvoorstel stellen wij aan uw raad voor ook de verordening op de Auditcommissie te wijzigen. Wij doen dit vanwege de samenhang tussen de

Arnhem GEMEENTE

verordeningen op Rekenkamer en Auditcommissie en omdat de verordening op de Auditcommissie voor de laatste keer werd gewijzigd in 2011 en sindsdien opvattingen zijn gewijzigd.

Beoogd effect

Dat er een actuele verordening tot stand komt.

Argumenten

De voorgestelde wijzigingen worden inzichtelijk gemaakt in de bij dit voorstel behorende WAS-WORDT tabel. Daarin is telkens een korte toelichting opgenomen over de reden van wijziging. In algemene zin hebben wij ernaar gestreefd de regelgeving in de verordening slank te houden; dat wil zeggen dat er niet meer geregeld dient te worden dan noodzakelijk en nuttig. Zo houden we de verordening zo compact, eenvoudig en begrijpelijk als mogelijk.

Met name op de volgende aspecten treft uw raad relevante wijzigingen van de verordening aan in ons voorstel voor een nieuwe verordening:

- Vereisten rondom de benoeming van de leden
- De rol van de auditcommissie bij ontslag en non-activiteit van de leden
- De behandeling van rekenkamerrapporten in de raad
- De verantwoording over de uitgaven binnen het budget
- De plaatsing van de ambtelijk medewerkers van de rekenkamer
- De invulling van de evaluatie van de rekenkamer
- Monitoring en doorwerking van de aanbevelingen

Participatie

De wijziging van de verordening is door de griffie voorbereid met de leden van de Rekenkamer. In een extra vergadering van onze commissie hebben wij samen de met de leden van Rekenkamer het voorstel afgerond. Zowel de leden van onze commissie als de leden van de Rekenkamer oordelen positief over dit voorstel.

Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële consequenties.

Uitvoering

Beoogde ingangsdatum van de nieuwe verordening is 1 januari 2025. In de aanloop naar die datum zal de griffie daar waar nodig de nieuwe regels introduceren en toelichten bij alle betrokkenen.

Communicatie

De griffie draagt zorg voor bekendmaking van de verordening.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel
- Ontwerpbesluit
- Tekst Verordening op de Rekenkamer Arnhem 2025
- WAS-WORDT tabel (inclusief toelichting op de wijzigingen)

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4373159

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van Auditcommissie van 23 september 2024, nummer: 4373159;

gelet op de artikelen 81a, 81k en 149 van de Gemeentewet;

B E S L U I T:

Vast te stellen de

VERORDENING OP DE REKENKAMER ARNHEM 2025

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. auditcommissie: de commissie als bedoeld in de Verordening op de auditcommissie gemeente Arnhem
b. college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
c. lid: een lid van de rekenkamer van de gemeente Arnhem;
d. raad: gemeenteraad van Arnhem;
e. rekenkamer: de rekenkamer van de gemeente Arnhem
f. secretaris: secretaris van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.
g. voorzitter: voorzitter van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.

GEMEENTE Arnhem

Artikel 2 Rekenkamer

Er is een Rekenkamer bestaande uit drie leden.

Artikel 3 Benoeming leden

1. De raad (her)benoemt de leden van de Rekenkamer op voordracht van de Auditcommissie.

2. De auditcommissie voegt bij de voordracht de volgende documenten:
a. de mededeling van het kandidaat lid dat deze de benoeming aanvaardt;
b. een overzicht van alle nevenfuncties die de kandidaat bekleedt;
c. een verklaring omtrent gedrag

3. De selectiecommissie bestaat uit een vertegenwoordiging van de auditcommissie, waarbij een vertegenwoordiging van de Rekenkamer als adviseur(s) aan de commissie deelneemt.

4. De rekenkamer wijst uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter aan.

5. De leden van de rekenkamer kunnen één keer worden herbenoemd.

Artikel 4 Ontslag en non-activiteit

De auditcommissie adviseert de raad over een beslissing wanneer er sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 81c, leden 6 en 7, van de wet en artikel 81d, van de wet.

Artikel 5 Openbaarheid

1. De rekenkamer vergadert in beslotenheid.
2. De rekenkamer kan besluiten in openbaarheid te vergaderen.

Artikel 6 Gedragscode en onderzoeksprotocol

1. De raad stelt een gedragscode voor de leden van de Rekenkamer vast.
2. De rekenkamer stelt een onderzoeksprotocol voor de uitvoering van haar onderzoeken vast en informeert de raad hierover.

Artikel 7 Onderzoeksprogramma

1. De rekenkamer stelt jaarlijks vóór 1 april een onderzoeksprogramma vast.

2. De rekenkamer bepaalt de onderwerpen die zij onderzoekt, formuleert de probleemstelling en stelt de onderzoeksopzet vast en informeert de raad hierover.

3. Op een verzoek van de raad aan de rekenkamer om een onderzoek in te stellen wordt door de rekenkamer binnen vier weken geantwoord. Indien de rekenkamer niet aan het verzoek voldoet, zal zij daarvoor gronden aanvoeren.

4. De de leden van de Auditcommissie fungeren als klankbordgroep bij het opstellen van het onderzoeksprogramma.

Artikel 8 Vergoeding werkzaamheden

1. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden een vaste maandelijkse vergoeding.
2. De vergoeding per maand bedraagt voor de voorzitter 65% en voor een lid 55% van de vergoeding voor raadsleden

Artikel 9 Budget

1.De rekenkamer is bevoegd binnen een aan haar bij de begroting beschikbaar gesteld budget, uitgaven te doen ten behoeve van de uitvoering van haar werkzaamheden.

2.De rekenkamer verantwoordt de baten en lasten van het vorige begrotingsjaar in het jaarverslag aan de raad, als bedoeld in artikel 185, vierde lid, van de wet.

Artikel 10 Ambtelijk medewerkers rekenkamer

1.De rekenkamer heeft een ambtelijk secretaris;

2.Het college wijst op voordracht van de voorzitter van de Rekenkamer de ambtelijk secretaris aan;

3.Rechtpositionele besluiten ten aanzien van de medewerkers van de Rekenkamer worden door of namens het college genomen. Het college kan de raadsgriffier hiervoor een mandaat verlenen.

4.De voorzitter van de Rekenkamer geeft de functionele leiding aan de ambtelijke medewerkers.

Artikel 11 Overleg en Evaluatie

1. Jaarlijks vindt een voortgangsoverleg plaats tussen de rekenkamer en de auditcommissie.
2. De auditcommissie neemt eenmaal per zittingsperiode van de raad initiatief tot het evalueren van de werking van deze verordening en het functioneren van de Rekenkamer en betrekt raad, college en Rekenkamer hierbij.

Artikel 12 Monitoring doorwerking aanbevelingen

1.Het college rapporteert jaarlijks aan de raad, gelijktijdig met de jaarstukken, over de stand van zaken van de uitvoering van aanbevelingen gericht aan het college die bij raadsbesluit zijn vastgesteld. De informatie over de voortgang van de uitvoering wordt op een overzichtelijke en uniforme wijze opgenomen in een paragraaf ‘Uitvoering aanbevelingen rekenkameronderzoeken”.

2. De auditcommissie rapporteert jaarlijks, gelijktijdig met het verschijnen van de jaarstukken, aan de raad over de stand van zaken van de uitvoering van aan de raad gericht en door de raad aangenomen aanbevelingen.

Artikel 13 Intrekkingsbepaling

De "Verordening op de rekenkamer Arnhem 2016" wordt ingetrokken.

Artikel 14 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025.

Artikel 15 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de rekenkamer Arnhem 2025”.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Wijziging verordening op de Rekenkamer en op de Auditcommissie’

Fasering

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

Eerdere besprekingen

6 november: Presidium

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Kumas (VVD, tevens voorzitter Auditcommissie), Luijendijk (Volt), Loor (D66), De Groot (PvdD), Noomen(GroenLinks), Van Munster (PvdA).

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

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en stelt vast dat er geen vergaderquorum is. De vergadering wordt voorgezet als een informatieve bespreking.

Toezeggingen

Geen

Conclusie

De voorzitter concludeert dat de informatieve bespreking is beëindigd en dat mag worden verwacht dat er een amendement op de verordening op de Auditcommissie zal worden ingediend.

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 besluitvormnde vergadering te plaatsen.

De griffier,

J. Kersten

De voorzitter,

D. Weijers

WAS-WORDT TABEL VERORDENING OP DE REKENKAMER

<table>
<tr><th>WAS</th><th>WORDT</th></tr>
<tr><td>Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. wet: de Gemeentewet;
b. raad: gemeenteraad van Arnhem;
c. college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
d. rekenkamer: de rekenkamer van de gemeente Arnhem
e. voorzitter: voorzitter van de rekenkamer van de gemeente Arnhem;
f. lid: een lid van de rekenkamer van de gemeente Arnhem;
g. auditcommissie: de commissie als bedoeld in de Verordening op de auditcommissie gemeente Arnhem.</td><td>Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. auditcommissie: de commissie als bedoeld in de Verordening op de auditcommissie gemeente Arnhem
b. college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem;
c. lid: een lid van de rekenkamer van de gemeente Arnhem;
d. raad: gemeenteraad van Arnhem;
e. rekenkamer: de rekenkamer van de gemeente Arnhem
f. secretaris: secretaris van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.
g. voorzitter: voorzitter van de rekenkamer van de gemeente Arnhem.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Toelichting wijziging:

• het begrip ‘secretaris’ is toegevoegd.
• alfabetische ordening is aangebracht.</td></tr>
<tr><td>Artikel 2 Rekenkamer

1. Gelet op artikel 81a van de wet is er een rekenkamer.
2. De rekenkamer bestaat uit drie leden, waaronder de voorzitter.
3. De rekenkamer heeft tot taak onderzoek te doen als bedoeld in artikel 182, eerste lid, van de wet.</td><td>Artikel 2 Rekenkamer

Er is een Rekenkamer bestaande uit drie leden.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Toelichting wijziging:

• In het kader van een slanke verordening is hier volstaan worden met een eenvoudige bepaling die ontdaan is van overbodigheden en/of dubbeling met wet, verordening of met de inutilé</td></tr>
<tr><td>Artikel 3 Benoeming leden

1. De benoemingen van de leden en de voorzitter geschieden door de raad op gemotiveerde aanbeveling van de auditcommissie.</td><td>Artikel 3 Benoeming leden

1. De raad (her)benoemt de leden van de Rekenkamer op voordracht van de Auditcommissie.</td></tr>
</table>

2. De auditcommissie doet de aanbeveling aan de raad vergezeld gaan van een verklaring van elke kandidaat bevattende: **a.** een mededeling dat hij een benoeming als lid zal aanvaarden, en **b.** een overzicht van de openbare betrekkingen die hij bekleedt.	**2.** De auditcommissie voegt bij de voordracht de volgende documenten: **a.** de mededeling van het kandidaat lid dat deze de benoeming aanvaardt; **b.** een overzicht van alle nevenfuncties de kandidaat bekleedt; **c.** een verklaring omtrent gedrag
3. Voorafgaand aan een aanbeveling voor een benoeming van de voorzitter en de overige leden van de rekenkamer pleegt de auditcommissie overleg met de rekenkamer. **4.** Naast het gestelde in artikel 81f van de wet zijn niet benoembaar tot lid van de rekenkamer personen die naar taak of functie verbonden zijn aan instellingen die op grond van artikel 184, eerste lid, van de wet onderwerp van onderzoek kunnen zijn. 5. De rekenkamer wijst uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter aan die bij ontstentenis van de voorzitter diens taken waarneemt. 6. De Voorzitter van de rekenkamer is eindverantwoordelijk voor de rekenkamer, is verantwoordelijk voor externe contacten en overziet de algemene lijn van de rekenkamer en is niet rechtstreeks betrokken bij het uitvoeren van onderzoeken; 7. De overige leden van de rekenkamer zijn betrokken bij de onderzoeken. Hierbij kunnen zij zich onder meer laten ondersteunen door de secretaris van de rekenkamer. 8. De leden van de Rekenkamer, waaronder de voorzitter, kunnen maximaal één keer voor een periode van zes jaar worden herbenoemd.	**3.** De selectiecommissie bestaat uit een vertegenwoordiging van de auditcommissie, waarbij een vertegenwoordiging van de Rekenkamer als adviseur(s) aan de commissie deelneemt. **4.** De rekenkamer wijst uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter aan. **5.** De leden van de rekenkamer kunnen één keer worden herbenoemd.
Toelichting wijziging: • Lid 1 is ontdaan van overbodige tekst; de term ‘voordracht’ heeft voorkeur boven ‘aanbeveling’. De term ‘aanbeveling’ klinkt zwakker/meer vrijblijvend. • Lid 2: tekst is toegankelijker gemaakt; aan de eisen die gesteld worden aan de kandidaat is dat deze een VOG dient over te leggen. Deze aanvulling is in lijn met	

de ontwikkelingen op het terrein van integriteitstoetsing van personen in publieke functies. • Lid 3: Het ligt in de rede een vertegenwoordiging van de rekenkamer expliciet te betrekken bij de selectie van een nieuw lid. Zo is het ook gedaan bij de meest recente werving van een nieuw lid. Het is op zijn plaats dit ook vast te leggen als uitwerking van de wat vage wetttelijke formulering in artikel 81, lid 5 Gemeentewet: overleg plegen. De rol van de vertegenwoordiging van de Rekenkamer die deel uitmaakt van de selectiecommissie is die van adviserend. • Lid 4: Deze bepaling kan geschrapt worden. Het is een niet noodzakelijke beperking van de mogelijkheid om toe te treden tot de Rekenkamer en beperkt daarmee het mogelijke 'reservoir' aan kandidaten. Primair is het aan de selectiecommissie om in haar oordeel dit aspect te betrekken. En als de selectiecommissie en daarna de raad op voorhand geen bezwaar ziet en zich een dergelijke situatie toch zou voordoen, dan is het evident dat het lid van de Rekenkamer dat het betreft zich onthoudt van iedere bemoeienis met het onderzoek. • Lid 5: kan eenvoudiger geformuleerd worden zonder aan betekenis te verliezen. Vernummerd tot lid 4. • Lid 6: Deze 'funktiebeschrijving' van de voorzitter hoort niet thuis in een verordening. Vanzelfsprekend kan dit bij de werving van een voorzitter onderdeel uitmaken van een profielschets of vacaturetekst, maar het gaat ver, te ver om de raad dit zo exact te laten bepalen. Waarbij men zich bovendien kan afvragen waarom de voorzitter van de rekenkamer niet rechtstreeks bij het uitvoeren onderzoeken betrokken zou mogen zijn. Dat lijkt ook niet in overeenstemming te zijn met de huidige praktijk. Voorstel is deze bepaling niet te laten terugkeren in de nieuwe verordening. • Lid 7: gezien het voorgaande ligt het in de rede ook deze bepaling achterwege te laten. Onderlinge samenwerking en toedeling van verantwoordelijkheden zijn een zaak van de rekenkamer zelf. Het past niet bij het onafhankelijke karakter van de Rekenkamer dat de raad hierbij deze aanwijzingen geeft. • Lid 8; eenvoudiger geformuleerd omdat het onderscheid in leden en voorzitter overbodig is en de termijn van zes jaar in de wet geregeld is en hier niet herhaald moet worden omdat het zou suggereren dat hier beleidsruimte ligt.	
Artikel 4 Ontslag en non-activiteit **1.** De rekenkamer bericht de auditcommissie als één van de ontslaggronden zich voordoet, bedoeld in artikel 81c, zesde of zevende lid, van de wet. **2.** De rekenkamer bericht de auditcommissie als één van de gronden voor non-actiefstelling zich voordoet bedoeld in artikel 81d, eerste of tweede lid, van de wet. **3.** In de gevallen bedoeld in artikel 81c, zevende lid, en in artikel 81d, tweede lid, van de wet adviseert de auditcommissie de raad over de vraag	**Artikel 4 Ontslag en non-activiteit** De auditcommissie adviseert de raad over een beslissing wanneer er sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 81c, leden 6 en 7, van de wet en artikel 81d, van de wet.

of al dan niet moet worden overgegaan tot ontslag, respectievelijk het op non-actief stellen van het desbetreffende lid. **4.** De auditcommissie adviseert de raad tevens met betrekking tot een beslissing tot verlenging of beëindiging van een maatregel als bedoeld in artikel 81d, eerste of tweede lid. **5.** Voorafgaand aan een advies zoals bedoeld in het derde en vierde lid pleegt de auditcommissie overleg met de rekenkamer.	
Toelichting wijziging: • Lid 1, 2, 5: Hier komt geen rol toe aan de Rekenkamer. Het is aan de auditcommissie om deze toezichthoudende- en adviserende rol uit te voeren. Die rol kan in een lid verwoord worden.	
Artikel 5 Openbaarheid **1.** De rekenkamer vergadert in beslotenheid, haar rapporten zijn openbaar. **2.** De rekenkamer kan openbare vergaderingen beleggen.	**Artikel 5 Openbaarheid** 1. De rekenkamer vergadert in beslotenheid. 2. De rekenkamer kan besluiten in openbaarheid te vergaderen.
Toelichting wijziging: • Lid 1, passage na de komma is overbodig, is in wet geregeld, 185, lid 6. • Lid 2, redactioneel aangepast	
Artikel 6 Onderzoeksprotocol en gedragscode **1.** De rekenkamer stelt een onderzoeksprotocol voor de uitvoering van haar onderzoek en een gedragscode vast. De gedragscode sluit aan op de gedragscode voor raadsleden die door raad is opgesteld. **2.** In het onderzoeksprotocol werkt de rekenkamer tevens uit wat voor een soort onderzoeken hij verricht en welke tijdsduur daarmee is gemoeid. **3.** De onder het eerste lid aangeduide documenten worden na vaststelling door de rekenkamer ter kennisneming aan de raad gezonden.	**Artikel 6 Gedragscode en onderzoeksprotocol** **1.** De raad stelt een gedragscode voor de leden van de Rekenkamer vast. **2.** De rekenkamer stelt een onderzoeksprotocol voor de uitvoering van haar onderzoeken vast en informeert de raad hierover.
Toelichting wijziging: • Lid 1: nu de gedragscode voor de raad, voor de wethouders en voor de burgemeester allen zijn vastgesteld door de raad ligt het in de rede om voor de	

Rekenkamer ook te streven naar een door de raad vast te stellen gedragscode. Voorstel is de tekst hierop aan te passen en te splitsen in twee leden. • Lid 2: te gedetailleerde instructie; laat de inhoud van het protocol aan de RK over. • Lid 3: verwerken in lid 2	
Artikel 7 Werkwijze	**Artikel 7 Onderzoeksprogramma**
1. De rekenkamer stelt elk jaar vóór 1 april een onderzoeksplan vast, de auditcommissie gehoord hebbend, en brengt het vervolgens ter kennis van de raad.	**1.** De rekenkamer stelt jaarlijks vóór 1 april een onderzoeksprogramma vast.
2. De rekenkamer bepaalt de onderwerpen die zij onderzoekt, formuleert de probleemstelling en stelt de onderzoeksopzet vast.	**2.** De rekenkamer bepaalt de onderwerpen die zij onderzoekt, formuleert de probleemstelling en stelt de onderzoeksopzet vast en informeert de raad hierover.
3. De in het vorige lid bedoelde onderzoeksopzet wordt door de rekenkamer ter kennisneming aan de raad gestuurd.	**3.** Op een verzoek van de raad aan de rekenkamer om een onderzoek in te stellen wordt door de rekenkamer binnen vier weken geantwoord. Indien de rekenkamer niet aan het verzoek voldoet, zal zij daarvoor gronden aanvoeren.
4. De raad legt zijn verzoek aan de rekenkamer ingevolge het bepaalde in artikel 182, tweede lid, van de wet vast in een besluit. De griffier draagt zorg voor het doorgeleiden van dit verzoek aan de rekenkamer.	**4.** De de leden van de Auditcommissie fungeren als klankbordgroep bij het opstellen van het onderzoeksprogramma.
5. Over een verzoek als bedoeld in het vierde lid vindt overleg plaats met de auditcommissie. De rekenkamer bericht vervolgens de raad zo snel mogelijk of en op welke wijze aan dat verzoek wordt voldaan. Indien de rekenkamer niet aan het verzoek van de raad voldoet, motiveert zij haar besluit.	
Toelichting wijziging: • Titel: de term ‘Onderzoeksprogramma’ is toepasselijker dan ‘werkwijze’. • Lid 1: ietsjes beknopter geformuleerd, het ‘horen’ van de auditcommissie is iets ‘zachter’geformuleerd in het nieuwe lid 4. • Lid 2: handhaven • Lid 3: verwerken in lid 2 • Lid 4: herschreven. Actiever gemaakt en meer ingebed in het gehele artikel. De link naar de term ‘besluit’ loslaten, is geen duidelijke term.	

• Lid 5: In het nieuwe lid 3 geschoven, waarbij rol Auditcommissie is geschrapt. Rol van de Auditcommissie is hier niet duidelijk.	
Artikel 8 Rapportage rekenkamer **1.** Voordat de rekenkamer tot vaststelling en openbaarmaking van een onderzoeksrapport overgaat, stelt zij de onderzochte partijen schriftelijk op de hoogte van het conceptrapport daarvan. **2.** De rekenkamer stelt de betrokken partijen in de gelegenheid tot ambtelijk wederhoor. Betrokken partijen kunnen binnen een door de rekenkamer te bepalen termijn schriftelijk reageren op de bevindingen in het onderzoeksrapport of een door de rekenkamer geselecteerd deel daarvan. **3.** De rekenkamer kan het college binnen een door de rekenkamer te bepalen termijn in de gelegenheid stellen tot bestuurlijk wederhoor. **4.** Na de in het tweede c.q. derde lid bedoelde termijn sluit de rekenkamer haar onderzoek af en stelt zij een definitief rapport op waarin de bevindingen, conclusies en aanbevelingen, de eventuele bestuurlijke reactie van het college, alsmede het nawoord van de rekenkamer zijn opgenomen. **5.** Het definitieve rapport wordt vergezeld van een door de rekenkamer opgesteld raadsvoorstel naar de auditcommissie gezonden, die zorgt voor doorgeleiding naar de raad. **6.** De raad neemt het rapport en bijbehorend raadsvoorstel uiterlijk vier maanden na ontvangst door de auditcommissie in behandeling. **7.** De rekenkamer geeft voor de behandeling in de raad een presentatie over het onderzoek. Hierbij wordt de raad in de gelegenheid gesteld technische vragen te stellen. **8.** Bij de politieke behandeling van het onderzoek in de raad is de rekenkamer niet betrokken, de rekenkamer is hierbij aanwezig voor het beantwoorden van technische vragen.	**VERVALLEN**
Toelichting wijziging:	

<table>
<tr><td colspan="2">

Lid 1: dit is een herhaling van artikel 185, lid 2, Gw. Dan is het niet nodig om het in de verordening op te nemen.
Lid 2, 3 en 4: Dit is iets wat bij uitstek geregeld kan worden in het onderzoeksprotocol dat de rekenkamer opstelt. Dus voorstel is om deze leden te schrappen. Terzijde de opmerking dat de ‘kan’ bepaling in het bestaande lid 3 moeilijk verenigbaar lijkt met het dwingend geformuleerde aritkel 185, lid 2, Gw.
Lid 5: de wet schept de mogelijkheid voor de rekenkamer om voorstellen aan het raad of het college te doen naar aanleiding van een rapport. Het hoeft niet. De flexibiliteit die de wet hier biedt, wordt overeind gehouden. Dan is het ook niet nodig om hierover iets in de verordening te bepalen. Daarnaast is het de vraag wat de rol/functie hier van de Auditcommissie is. Als die er niet is, en dat lijkt zo te zijn, dan kan de bepaling achterwege blijven en wordt het raadsvoorstel zoals ieder raadsvoorstel rechtstreeks aan de raad d.t.v. de griffie aangeboden die de Agendacommissie adviseert over wijze en moment van agendering. De wijze van agendering van raadsvoorstellen ligt genoegzaam vast in het RvO van de raad.
Leden 6, 7 en 8: Hoe en op welk moment een rapport van de Rekenkamer exact behandeld zal worden, dat kan en behoort aan de Agendacommissie (geadviseerd door de griffie) overgelaten worden. Deze leden kunnen geschrapt worden. En daarmee luidt de conclusie dat het hele artikel niet terug hoeft te keren in de nieuwe verordening.

</td></tr>
<tr><td>Artikel 9 Vergoeding werkzaamheden

1. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden een vaste maandelijkse vergoeding.
2. De vergoeding per maand bedraagt voor de voorzitter € 1250, - en voor de overige leden € 1000, -.
3. De maandelijkse vergoeding wordt met ingang van 1 januari 2017 jaarlijks geïndexeerd op basis van het jaarlijks door de raad ten behoeve van de gemeentebegroting vast te stellen percentage voor de indexering van de loonkosten.</td><td>Artikel 8 Vergoeding werkzaamheden

1. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden een vaste maandelijkse vergoeding.
2. De vergoeding per maand bedraagt voor de voorzitter 65% en voor een lid 55% van de vergoeding voor raadsleden</td></tr>
<tr><td colspan="2">Toelichting wijziging:

a) Door de vergoeding te koppelen aan de raadswedde kan afzonderlijke indexering achterwege blijven. De vergoeding houdt dat gelijke tred met de relatieve stijgigng van de raadswedde. Dat is een eenvoudiger systematiek die vaak wordt toegepast.
b) Lid 1: handhaven
c) Lid 2: formuleren adhv nieuwe systematiek
d) Lid 3: vervalt

Het artikel wordt vernummerd tot artikel 8</td></tr>
<tr><td>Artikel 10 Budget</td><td>Artikel 9 Budget</td></tr>
</table>

1. De rekenkamer is bevoegd binnen een aan haar bij de begroting beschikbaar gesteld budget, uitgaven te doen ten behoeve van de uitvoering van haar taken. **2.** Ten laste van het in het voorgaande lid bedoelde budget worden de kosten gebracht van: **a.** de vergoedingen aan de leden; **b.** de ambtelijk medewerkers; **c.** externe deskundigen die door de rekenkamer worden ingeschakeld; **d.** bureaukosten; **e.** eventuele andere uitgaven die de rekenkamer nodig acht voor de uitoefening van haar taak. **3.** De rekenkamer verantwoordt de baten en lasten van het vorig begrotingsjaar in het jaarverslag aan de raad, als bedoeld in artikel 185, derde lid, van de wet.	1. De rekenkamer is bevoegd binnen een aan haar bij de begroting beschikbaar gesteld budget, uitgaven te doen ten behoeve van de uitvoering van haar werkzaamheden. 2. De rekenkamer verantwoordt de baten en lasten van het vorige begrotingsjaar in het jaarverslag aan de raad, als bedoeld in artikel 185, vierde lid, van de wet.
Toelichting wijziging: a) Lid 1: iets bondiger. De term ‘taken’ te vervangen door ‘werkzaamheden’ b) Lid 2: overbodig. c) Lid 3: handhaven Het artikel wordt vernummer tot artikel 9	
Artikel 11 Ambtelijk medewerkers rekenkamer **1.** Rechtspositionele besluiten ten aanzien van de ambtelijk medewerkers van de rekenkamer worden genomen door of namens het college na overleg met de voorzitter van de rekenkamer. **2.** De secretaris beheert het budget van de rekenkamer.	**Artikel 10 Ambtelijk medewerkers rekenkamer** 1. De rekenkamer heeft een ambtelijk secretaris; 2. Het college wijst op voordracht van de voorzitter van de Rekenkamer de ambtelijk secretaris aan; 3. Rechtpositionele besluiten ten aanzien van de medewerkers van de Rekenkamer worden door of namens het college genomen. Het college kan de raadsgriffier hiervoor een mandaat verlenen.

	4. De voorzitter van de Rekenkamer geeft de functionele leiding aan de ambtelijke medewerkers.
Toelichting wijzigingen: • De regeling van de werkgevers- en leidinggevende functie van de medewerkers van de Rekenkamer is hier aangepast. Het nieuwe artikel brengt een scheiding aan tussen de hiërarchische en de functionele leiding. De functionele leiding van de medewerkers ligt exclusief in handen van de voorzitter van de Rekenkamer. De hiërarchische leiding ligt in handen van het orgaan dat de medewerkers aanstelt. Dat is het college. Het is niet gebruikelijk, maar ook niet ondenkbaar of juridisch onjuist dat het college de uitvoering van de hiërachische leiding in handen legt van de griffier. Hier pleit ook voor omdat nadrukkelijk wordt overwogen om de medewerkers van de rekenkamer hun werkplek te laten hebben op de griffie, hoewel zij geen geen werk voor de griffie uitvoeren. Wil deze constructie gaan werken, dan is het van belang dat tussen griffier en voorzitter rekenkamer nadere uitvoeringsafspraken worden gemaakt die verband houden met de rechtspositionele aspecten. Daarbij kan men ondermeer denken aan het voeren van funktioneringsgesprekken en beoordelingsgesprekken. • Het artikel wordt vernummerd tot artikel 10	
Artikel 12 Periodieke evaluatie **1.** Jaarlijks vindt een voortgangsoverleg plaats tussen de rekenkamer en de auditcommissie. **2.** De rekenkamer treedt minimaal tweemaal per jaar in een raadskamer in overleg met de raad. **3.** In opdracht van de raad wordt het functioneren van de rekenkamer elke twee jaar geëvalueerd. **4.** De kosten van de evaluatie komen niet ten laste van het budget van de rekenkamer, maar van de raad. **5.** De eerste periodieke evaluatie vindt plaats in 2018. **6.** De auditcommissie brengt één keer per jaar aan de raad een verslag uit van de voortgang van door de raad aangenomen aanbevelingen.	**Artikel 11 Overleg en Evaluatie** **1.** Jaarlijks vindt een voortgangsoverleg plaats tussen de rekenkamer en de auditcommissie. **2.** De auditcommissie neemt eenmaal per zittingsperiode van de raad initiatief tot het evalueren van de werking van deze verordening en het functioneren van de Rekenkamer en betrekt raad, college en Rekenkamer hierbij.
Toelichting wijziging: • Aanhef: de term ‘Periodieke’ kan achterwege blijven. Het onderwerp is evaluatie, niet de periodiciteit ervan. • Leden 1 en 2: de vraag is wat het evaluatieve karakter van deze overleggen dan inhoudt. Wat betreft de auditcommissie gehandhaafd. Dat sluit aan op de functie van die commissie. Met betrekking tot de raad lijkt deze bepaling overbodig.	

• Lid 3 en 4: deze leden zijn teruggebracht tot één lid, waarbij de opdracht – en dus ook de financiering – bij de auditcommissie ligt. De scope van de evaluatie is iets verbreed door ook de werking van de verordening daarvan onderdeel te laten uitmaken. Éénmaal per bestuursperiode evalueren lijkt voldoende. • Lid 5: dit is – enigszins – gewijzigd verplaatst naar het nieuwe artikel 12. • Het artikel wordt vernummerd tot artikel 11.	
Dit artikel bestaat niet de huidige verordening	**Artikel 12 Monitoring doorwerking aanbevelingen** 1. Het college rapporteert jaarlijks aan de raad, gelijktijdig met de jaarstukken, over de stand van zaken van de uitvoering van aanbevelingen gericht aan het college die bij raadsbesluit zijn vastgesteld. De informatie over de voortgang van de uitvoering wordt op een overzichtelijke en uniforme wijze opgenomen in een paragraaf 'Uitvoering aanbevelingen rekenkameronderzoeken' 2. De auditcommissie rapporteert jaarlijks, gelijktijdig met het verschijnen van de jaarstukken, aan de raad over de stand van zaken van de uitvoering van aan de raad gericht en door de raad aangenomen aanbevelingen.
Toelichting: a) In dit artikel wordt de monitoring ondergebracht van 1. De aanbevelingen die aan de raad gericht zijn en door de raad zijn omarmd en 2. De aanbevelingen die aan het college zijn gericht en door de raad zijn vastgesteld. Wat betreft het college is een verplichting tot rapportage van de doorwerking van aanbevelingen opgenomen in artikel 185a van de wet. Tot op heden lijkt er nog weinig gevolg gegeven te zijn aan deze bepaling. Deze verplichting is wat uitgewerkt en explicieter gemaakt. Ten aanzien van de rapportage van de doorwerking van expliciet aan de raad gericht gerichte aanbevelingen is dit een verplaatsing van de de bestaande bepaling van artikel 12, lid 5. b) Dit artikel krijgt nummer 12	
Artikel 13 Intrekkingsbepaling De "Verordening op de rekenkamer Arnhem 2011" wordt ingetrokken.	**Artikel 13 Intrekkingsbepaling** De "Verordening op de rekenkamer Arnhem 2016" wordt ingetrokken.

Geen toelichting	
Artikel 14 Inwerkingtreding en duur controleverordening Deze verordening treedt na de voorgeschreven bekendmaking met terugwerkende kracht in werking per 1 april 2016.	**Artikel 14 Inwerkingtreding** Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025.
• Het streven is gericht op een samenhangende wijziging van de verordening op de rekenkamer en de verordening op de auditcommissie. Een voorstel daarvoor wordt in de oktobervergadering van de auditcommissie besproken. Vervolgens kan het naar de raad, na behandeling in het Presidium en eventueel in een raadskamer. Besluitvorming is dat te verwachten in november of december. Tegen de achtergrond van dit tijdschema is inwerkingtreding op 1 januari 2025 voor de hand liggend.	
Artikel 15 Citeertitel Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de rekenkamer Arnhem 2016”.	**Artikel 15 Citeertitel** Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de rekenkamer Arnhem 2025”.
Geen toelichting	

Besluit van	27 november 2024
Zaaknummer	4373162

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van Auditcommissie van 14 oktober 2024, nummer: 4373162;

gelet op artikel 84 van de Gemeentewet;

- gezien het amendement 'Toelichting op adviezen en voorstellen' (24A48);

B E S L U I T:

Vast te stellen de

VERORDENING OP DE AUDITCOMMISSIE 2025

Artikel 1 De commissie

Er is een commissie van advies aan de raad, genaamd de auditcommissie.

Artikel 2 Taken auditcommissie

1. De auditcommissie is belast met advisering aan en overleg namens de raad over de activiteiten die van belang zijn voor een goede beheersing op het gebied van rechtmatigheid en doelmatigheid en het kunnen vervullen van zijn controlerende rol;

2. Onder de in het eerste lid bedoelde activiteiten wordt in ieder geval begrepen:
   - **a.** de aanwijzing, opdrachtverlening dan wel beëindiging van de aan een externe accountant opgedragen accountantscontrole;
   - **b.** het vaststellen van het jaarlijkse controleprotocol zoals bedoeld in artikel 2 lid van de Controleverordening;
   - **c.** het aandragen van onderzoeksonderwerpen ten behoeve van de controle door de externe accountant;
   - **d.** tussentijdse rapportages en andere verslagen van de onder a. bedoelde accountant;
   - **e.** de vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag;
   - f. de opbouw en kwaliteit van de documenten behorend bij de planning en control cyclus (als financiële en controlerende sturingsinstrumenten voor de raad);
   - g. het monitoren van de door het college aangekondigde en uitgevoerde onderzoeken in het kader van artikel 213a Gemeentewet;

h. de uitwerking en naleving door het college van de Financiële Verordening (artikel 212 Gemeentewet);
i. het benoemen of ontslaan van de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 81c en 81d van de Gemeentewet;

3. De auditcommissie fungeert als klankbordgroep voor de rekenkamer.
4. Onder de taak in het derde lid wordt in ieder geval begrepen:
    a. het voeren van overleg met de rekenkamer over een door de raad aan de rekenkamer gedaan verzoek een onderzoek in te stellen;
    b. het voeren van een jaarlijks voortgangsgesprek met de rekenkamer;
    c. het bespreken van het jaarlijkse onderzoeksprogramma van de rekenkamer.

Artikel 3 Samenstelling auditcommissie

1. De auditcommissie bestaat uit ten minste vijf en ten hoogste zeven raadsleden of **fractievolgers.**
2. De raad bevordert bij de samenstelling van de auditcommissie een evenwichtige vertegenwoordiging van de in de raad vertegenwoordigde **fracties**.
3. De benoeming geschiedt voor de zittingsperiode, gelijk aan die van de leden van de zittende raad. Dit geldt eveneens voor tussentijdse benoemingen.
4. Het lidmaatschap van de auditcommissie vervalt door het verlies van hoedanigheid van raadslid of **fractievolger** door ontslagname, of door een met redenen omkleed besluit van de raad.
5. In tussentijds in de auditcommissie opengevallen plaatsen, wordt zo spoedig mogelijk voorzien.
6. Leden van de auditcommissie worden bij afwezigheid niet vervangen.

Artikel 4 Voorzitter

De auditcommissie wijst uit haar midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter aan.

Artikel 5 Secretariaat

Het secretariaat van de auditcommissie wordt verzorgd door de griffier of een door deze aangewezen medewerker van de raadsgriffie.

Artikel 6 Bevoegdheden auditcommissie

1. De auditcommissie is bevoegd aan de raad over de in artikel 2 genoemde onderwerpen voorstellen uit te brengen voorzien van een advies over door de raad te nemen besluiten.
2. In het kader van de uitoefening van haar in artikel 2 bedoelde taken is de auditcommissie bevoegd informatie in te winnen bij en te overleggen met het college, de rekenkamer en de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a.
3. De auditcommissie kan advies inwinnen bij een extern deskundige.
4. De auditcommissie is bevoegd de handelingen te verrichten die nodig zijn voor de werving en de selectie van of het beëindigen van de relatie met dan wel het ontslag van de accountant als bedoeld in artikel 2 onder a en de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder **i.**

5. De auditcommissie is bevoegd om leden van het college, leden van de rekenkamer, de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a., ambtenaren, belanghebbende en deskundigen uit te nodigen voor het verschaffen van inlichtingen of het deelnemen aan beraadslagingen.
6. Indien de auditcommissie ambtenaren uitnodigt informeert zij het college hierover.

Artikel 7 Vergaderingen

1. De auditcommissie vergadert zo dikwijls de voorzitter dit nodig acht of als ten minste twee leden onder opgave van redenen dit aan de voorzitter vragen.
2. De oproeping wordt – spoedeisende gevallen uitgezonderd – ten minste een week voor de aanvang van de vergadering verstuurd. De voor de behandeling van die onderwerpen relevante stukken worden tegelijkertijd met de oproep aan de leden toegezonden.
3. Een vergadering vindt alleen plaats als in de vergadering meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden aanwezig is.
4. De vergaderingen van de auditcommissie worden in het openbaar gehouden, tenzij een onderwerp beslotenheid vereist.
5. De deuren worden gesloten als ten minste een vijfde deel van de aanwezige leden of de voorzitter dit nodig oordeelt. Vervolgens besluit de auditcommissie of met gesloten deuren vergaderd zal worden.
6. In geval er sprake is van een besloten vergadering wordt de procedure gevolgd die hieromtrent is vastgelegd in het 'Protocol geheimhouding gemeente Arnhem 2023';
7. De secretaris maakt een beknopt verslag van het besprokene in de vergadering en draagt zorg voor agendering van dit verslag in de eerstvolgende vergadering van de auditcommissie;
8. De verslagen van de auditcommissie zijn openbaar.

Artikel 8 Advisering raad

1. In haar adviezen en voorstellen aan de raad streeft de commissie naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt.

2. Op verzoek van de raad geeft namens de auditcommissie de voorzitter (of een lid) in een vergadering van een raadskamer een toelichting m.b.t. tot het in lid 1 genoemde advies of voorstel van de auditcommissie.

Artikel 9 Intrekkingsbepaling

1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025.
2. Op de dag van inwerkingtreding vervalt de “Verordening op de Auditcommissie 2011” zoals deze werd vastgesteld op 27 november 2024.

Artikel 10 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de Auditcommissie gemeente Arnhem 2025”.

De griffier,



De voorzitter,



GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel Herziening Verordening op de Rekenkamer en Herziening Verordening op de Auditcommissie

Fasering

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

Procedure:

Datum vergadering
27-09-2024

Type voorstel
Raadsvoorstellen (aangeboden door de auditcommissie)

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Besluitvorming

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

In de Auditcommissie is de afgelopen periode gewerkt aan een herziening van de *Verordening op de Rekenkamer* en de *Verordening op de Auditcommissie*. De auditcommissie heeft beide voorstellen ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad.

Verordening op de Rekenkamer
Op 1 januari 2023 is de Wet versterking decentrale rekenkamers in werking getreden. De huidige Verordening op de rekenkamer Arnhem komt uit 2016 en diende technische aangepast te worden op deze wetswijziging. De auditcommissie heeft dit moment aangegrepen om naar de Verordening in zijn geheel te kijken. In de nieuwe verordening zijn onder andere wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot:
• Vereisten rondom de benoeming van de leden
• De rol van de auditcommissie bij ontslag en non-activiteit van de leden
• De behandeling van rekenkamerrapporten in de raad
• De verantwoording over de uitgaven binnen het budget
• De plaatsing van de ambtelijk medewerkers van de rekenkamer
• De invulling van de evaluatie van de rekenkamer
• Monitoring en doorwerking van de aanbevelingen

Het voorstel voor de herziening op deze verordening is besproken en akkoord bevonden in de auditcommissie van 23 september 2024.

Verordening op de Auditcommissie
De huidige Verordening op de Auditcommissie komt uit 2011. In deze verordening worden alle taken en bevoegdheden rondom de auditcommissie geregeld. In de verordening worden ook de bevoegdheden vanuit de auditcommissie rondom de rekenkamer geregeld. Gezien de voorgestelde wijzigingen in deze verordening is het nodig om hierop ook de verordening op de auditcommissie aan te passen. De auditcommissie heeft dit moment aangegrepen om naar de verordening op de auditcommissie in z'n geheel te kijken. In de nieuwe verordening zijn onder andere wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot:
• Taken Auditcommissie
• Orde en werkwijze vergaderingen
• Advisering aan de raad

Het voorstel voor de herziening op deze verordening is besproken en akkoord bevonden in de auditcommissie van 14 oktober 2024

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Auditcommissie	Maaike Piscaer maaike.piscaer@arnhem.nl 0631114892	Maaike Piscaer maaike.piscaer@arnhem.nl 0631114892

Opmerkingen n.a.v. de raadskamerbespreking

- Door de fractie van D66 is een amendement aangekondigd om het voorgestelde artikel 8 lid 2 op de Verordening op de Auditcommissie te wijzigen

GEMEENTERAAD ARNHEM

Amendement

Datum raadsvergadering:	27 november 2024
Nummer amendement:	**24A48**
Zaaknummer:	4373162
Status	
Onderwerp:	Vaststellen van de Verordening op de Auditcommissie

Titel:

Toelichting op adviezen en voorstellen

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen de volgende wijziging voor:

Artikel 8 Advisering raad

1. In haar adviezen en voorstellen aan de raad streeft de commissie naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt.

2. Op verzoek van de raad geeft de voorzitter of een lid van de auditcommissie een toelichting in een vergadering van een raadskamer.

Te wijzigen naar:

Artikel 8 Advisering raad

1. In haar adviezen en voorstellen aan de raad streeft de commissie naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt.

2. Op verzoek van de raad geeft namens de auditcommissie de voorzitter (of een lid) in een vergadering van een raadskamer een toelichting m.b.t. tot het in lid 1 genoemde advies of voorstel van de auditcommissie.

Toelichting:

Het amendement verduidelijkt de bedoeling van het tweede lid zoals door de voorzitter van de auditcommissie toegelicht in de raadskamer: het gaat om het op verzoek van de raad geven van een toelichting namens de commissie, niet om verantwoording door een individueel lid over handelen in de commissie. Een toelichting in de raadskamer met betrekking tot een advies of een voorstel vanuit de auditcommissie gebeurt door de voorzitter of een lid namens de auditcommissie als geheel. Van een eventueel minderheidsstandpunt vanuit de commissie wordt dan conform lid 1 melding gemaakt.

Het streven naar consensus of eventueel naar een meerderheidsstandpunt met aantekening van minderheidsopvattingen past bij het karakter van de commissie als adviesorgaan van de raad. Daarom is het belangrijk de toelichting van adviezen en voorstellen op grond van artikel 8 van de

Arnhem GEMEENTE

verordening duidelijk te scheiden van de mogelijkheid die raadsleden altijd hebben om elkaar over hun politieke standpunten te bevragen.

Indieners:

Mattijs Loor – D66

GEMEENTE Arnhem

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4373162

Onderwerp: Vaststellen van de Verordening op de Auditcommissie

Kernboodschap

De verordening is herzien naar aanleiding van gewijzigde actuele opvattingen en de sinds 2011 opgedane ervaringen. Gezien de samenhang tussen gaat dit voorstel gelijk op met het voorstel om de Verordening op de Rekenkamer te wijzigen.

Voorstel

- Vaststellen van de Verordening op de Auditcommissie.

Inleiding

De huidige verordening op de Auditcommissie dateert van 2011. Sinds de vaststelling van deze verordening zijn er drie auditcommissies actief geweest. Ervaringen zijn sindsdien opgedaan en opvattingen zijn gewijzigd. Wij hebben dit aangegrepen als een geschikt moment om naar de verordening in zijn geheel te kijken. Zowel qua inhoud als wat betreft de techniek van de regelgeving in de verordening.

Tegelijkertijd met het voorleggen van dit raadsvoorstel stellen wij aan uw raad voor ook de verordening op de Rekenkamer te wijzigen. Wij doen dit vanwege de samenhang tussen de beide verordeningen.

Gemeente Arnhem

Beoogd effect

Dat er een actuele verordening tot stand komt.

Argumenten

De voorgestelde wijzigingen worden inzichtelijk gemaakt in de bij dit voorstel behorende WAS-WORDT tabel. Daarin is telkens een korte toelichting opgenomen over de reden van wijziging. In algemene zin hebben wij ernaar gestreefd de regelgeving in de verordening slank te houden; dat wil zeggen dat er niet meer geregeld wordt dan noodzakelijk en nuttig. Zo houden we de verordening zo compact, eenvoudig en begrijpelijk als mogelijk.

Met name op de volgende aspecten treft uw raad relevante wijzigingen van de verordening aan in ons voorstel voor een nieuwe verordening:

- Taken Auditcommissie
- Orde en werkwijze vergaderingen
- Advisering aan de raad

Participatie

De wijziging van de verordening is voorbereid door onze leden Kumas en Brandts, daarin ondersteund door de raadsadviseur. In de voorbereiding is de afdeling financiën & control betrokken. In haar vergadering van 14 oktober 2024 heeft de Auditcommissie dit voorstel vastgesteld.

Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële consequenties.

Uitvoering

Beoogde ingangsdatum van de nieuwe verordening is 1 januari 2025. In de aanloop naar die datum zal de griffie daar waar nodig de wijzigingen introduceren en toelichten bij alle betrokkenen.

Communicatie

De griffie draagt zorg voor bekendmaking van de verordening.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel
- Ontwerpbesluit
- Tekst Verordening op de Auditcommissie
- WAS-WORDT tabel (inclusief toelichting op de wijzigingen)

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4373162

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van Auditcommissie van 14 oktober 2024, nummer: 4373162;

gelet op artikel 84 van de Gemeentewet;

B E S L U I T:

Vast te stellen de

VERORDENING OP DE AUDITCOMMISSIE 2025

Artikel 1 De commissie

Er is een commissie van advies aan de raad, genaamd de auditcommissie.

Artikel 2 Taken auditcommissie

1. De auditcommissie is belast met advisering aan en overleg namens de raad over de activiteiten die van belang zijn voor een goede beheersing op het gebied van rechtmatigheid en doelmatigheid en het kunnen vervullen van zijn controlerende rol;

2. Onder de in het eerste lid bedoelde activiteiten wordt in ieder geval begrepen:

Gemeente Arnhem

a. de aanwijzing, opdrachtverlening dan wel beëindiging van de aan een externe accountant opgedragen accountantscontrole;
b. het vaststellen van het jaarlijkse controleprotocol zoals bedoeld in artikel 2 lid van de Controleverordening;
c. het aandragen van onderzoeksonderwerpen ten behoeve van de controle door de externe accountant;
d. tussentijdse rapportages en andere verslagen van de onder a. bedoelde accountant;
e. de vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag;
f. de opbouw en kwaliteit van de documenten behorend bij de planning en control cyclus (als financiële en controlerende sturingsinstrumenten voor de raad);
g. het monitoren van de door het college aangekondigde en uitgevoerde onderzoeken in het kader van artikel 213a Gemeentewet;
h. de uitwerking en naleving door het college van de Financiële Verordening (artikel 212 Gemeentewet);
i. het benoemen of ontslaan van de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 81c en 81d van de Gemeentewet;

3. De auditcommissie fungeert als klankbordgroep voor de rekenkamer.
4. Onder de taak in het derde lid wordt in ieder geval begrepen:
   a. het voeren van overleg met de rekenkamer over een door de raad aan de rekenkamer gedaan verzoek een onderzoek in te stellen;
   b. het voeren van een jaarlijks voortgangsgesprek met de rekenkamer;
   c. het bespreken van het jaarlijkse onderzoeksprogramma van de rekenkamer.

Artikel 3 Samenstelling auditcommissie

1. De auditcommissie bestaat uit ten minste vijf en ten hoogste zeven raadsleden of **fractievolgers.**
2. De raad bevordert bij de samenstelling van de auditcommissie een evenwichtige vertegenwoordiging van de in de raad vertegenwoordigde **fracties**.
3. De benoeming geschiedt voor de zittingsperiode, gelijk aan die van de leden van de zittende raad. Dit geldt eveneens voor tussentijdse benoemingen.

4. Het lidmaatschap van de auditcommissie vervalt door het verlies van hoedanigheid van raadslid of **fractievolger** door ontslagname, of door een met redenen omkleed besluit van de raad.
5. In tussentijds in de auditcommissie opengevallen plaatsen, wordt zo spoedig mogelijk voorzien.
6. Leden van de auditcommissie worden bij afwezigheid niet vervangen.

Artikel 4 Voorzitter

De auditcommissie wijst uit haar midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter aan.

Artikel 5 Secretariaat

Het secretariaat van de auditcommissie wordt verzorgd door de griffier of een door deze aangewezen medewerker van de raadsgriffie.

Artikel 6 Bevoegdheden auditcommissie

1. De auditcommissie is bevoegd aan de raad over de in artikel 2 genoemde onderwerpen voorstellen uit te brengen voorzien van een advies over door de raad te nemen besluiten.
2. In het kader van de uitoefening van haar in artikel 2 bedoelde taken is de auditcommissie bevoegd informatie in te winnen bij en te overleggen met het college, de rekenkamer en de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a.
3. De auditcommissie kan advies inwinnen bij een extern deskundige.
4. De auditcommissie is bevoegd de handelingen te verrichten die nodig zijn voor de werving en de selectie van of het beëindigen van de relatie met dan wel het ontslag van de accountant als bedoeld in artikel 2 onder a en de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder **i.**
5. De auditcommissie is bevoegd om leden van het college, leden van de rekenkamer, de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a., ambtenaren, belanghebbende en deskundigen uit te nodigen voor het verschaffen van inlichtingen of het deelnemen aan beraadslagingen.
6. Indien de auditcommissie ambtenaren uitnodigt informeert zij het college hierover.

Artikel 7 Vergaderingen

1. De auditcommissie vergadert zo dikwijls de voorzitter dit nodig acht of als ten minste twee leden onder opgave van redenen dit aan de voorzitter vragen.
2. De oproeping wordt – spoedeisende gevallen uitgezonderd – ten minste een week voor de aanvang van de vergadering verstuurd. De voor de behandeling van die onderwerpen relevante stukken worden tegelijkertijd met de oproep aan de leden toegezonden.
3. Een vergadering vindt alleen plaats als in de vergadering meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden aanwezig is.
4. De vergaderingen van de auditcommissie worden in het openbaar gehouden, tenzij een onderwerp beslotenheid vereist.
5. De deuren worden gesloten als ten minste een vijfde deel van de aanwezige leden of de voorzitter dit nodig oordeelt. Vervolgens besluit de auditcommissie of met gesloten deuren vergaderd zal worden.
6. In geval er sprake is van een besloten vergadering wordt de procedure gevolgd die hieromtrent is vastgelegd in het 'Protocol geheimhouding gemeente Arnhem 2023';
7. De secretaris maakt een beknopt verslag van het besprokene in de vergadering en draagt zorg voor agendering van dit verslag in de eerstvolgende vergadering van de auditcommissie;
8. De verslagen van de auditcommissie zijn openbaar.

Artikel 8 Advisering raad

1. In haar adviezen en voorstellen aan de raad streeft de commissie naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt.

2. Op verzoek van de raad geeft de voorzitter of een lid van de auditcommissie een toelichting in een vergadering van een raadskamer.

Artikel 9 Intrekkingsbepaling

1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025.

2. Op de dag van inwerkingtreding vervalt de “Verordening op de Auditcommissie 2011” zoals deze werd vastgesteld op (nog in te vullen).

Artikel 10 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de Auditcommissie gemeente Arnhem 2025”.

De griffier, De voorzitter,

WAS-WORDT TABEL VERORDENING OP DE AUDITCOMMISSIE

<table>
<tr><th>WAS</th><th>WORDT</th></tr>
<tr><td>Artikel 1 De commissie

Ingesteld wordt een commissie van advies aan de raad genaamd de auditcommissie.</td><td>Artikel 1 De commissie

Er is een commissie van advies aan de raad, genaamd de auditcommissie.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Toelichting wijziging:

• Uitgegaan van het feit dat er al een auditcommissie is.</td></tr>
<tr><td>Artikel 2 Taken auditcommissie

1. De auditcommissie is belast met de advisering aan en overleg namens de raad over:
a. de aanwijzing, opdrachtverlening dan wel beëindiging van de aan een externe accountant opgedragen accountantscontrole;
b. het vaststellen van het jaarlijkse controleprotocol zoals bedoeld in artikel 2 lid van de Controleverordening;
c. het aandragen van onderzoeksonderwerpen ten behoeve van de interim controle door de externe accountant;
d. de vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag;
e. tussentijdse rapportages en andere verslagen van de onder a. bedoelde accountant, en over verslagen van periodieke onderzoeken van het college als bedoeld in de verordening periodiek onderzoek doelmatigheid en doeltreffendheid;
f. het voorbereiden van een standpunt over en de agendering van onderzoeksrapportages van de rekenkamer;
g. het voorbereiden van een standpunt over door het college toegezegde of door de raad vastgestelde verbeteracties en de voortgang ervan;</td><td>Artikel 2 Taken auditcommissie

1. De auditcommissie is belast met advisering aan en overleg namens de raad over de activiteiten die van belang zijn voor een goede beheersing op het gebied van rechtmatigheid en doelmatigheid en het kunnen vervullen van zijn controlerende rol;

2. Onder de in het eerste lid bedoelde activiteiten wordt in ieder geval begrepen:
a. de aanwijzing, opdrachtverlening dan wel beëindiging van de aan een externe accountant opgedragen accountantscontrole;
b. het vaststellen van het jaarlijkse controleprotocol zoals bedoeld in artikel 2 lid van de Controleverordening;
c. het aandragen van onderzoeksonderwerpen ten behoeve van de controle door de externe accountant;
d. tussentijdse rapportages en andere verslagen van de onder a. bedoelde accountant;
e. de vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag;
f. de opbouw en kwaliteit van de documenten behorend bij de planning en control cyclus (als financiële en controlerende sturingsinstrumenten voor de raad);</td></tr>
</table>

h. het benoemen of ontslaan van de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 81a van de Gemeentewet. 2. De auditcommissie bevordert dat onderzoeken van de accountant, de rekenkamer, de in het eerste lid onder e. bedoelde onderzoeken van het college en de interne audits op elkaar worden afgestemd. 3. De auditcommissie draagt zorg voor kennisverzameling en kennisoverdracht aan de raad voor wat betreft relevante bedrijfsvoeringsthema's. 4. De auditcommissie voert overleg met de rekenkamer over een door de raad aan de rekenkamer gedaan verzoek een onderzoek in te stellen. 5. De auditcommissie voert jaarlijks een voortgangsoverleg met de rekenkamer.	**g. het bespreken van de door het college aangekondigde en uitgevoerde onderzoeken in het kader van artikel 213a Gemeentewet naar aanleiding van de jaarstukken, voor zo ver dit niet expliciet door de raad is geagendeerd;** **h. de uitwerking en naleving door het college van de Financiële Verordening (artikel 212 Gemeentewet);** **i.** het benoemen of ontslaan van de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 81c en 81d van de Gemeentewet; **3. De auditcommissie fungeert als klankbordgroep voor de rekenkamer.** **4. Onder de taak in het derde lid wordt in ieder geval begrepen:** **a. het voeren van overleg met de rekenkamer over een door de raad aan de rekenkamer gedaan verzoek een onderzoek in te stellen;** **b. het voeren van een jaarlijks voortgangsgesprek met de rekenkamer;** **c. het bespreken van het jaarlijkse onderzoeksprogramma van de rekenkamer.**

Toelichting wijziging:

- **lid 1 (nieuw):** nieuw lid toegevoegd met een algehele beschrijving van de taken van de auditcommissie als 'kapstok' voor onderliggende taken;
- **lid 1c:** gewijzigd. Het woord 'interim' is weggehaald zodat duidelijk wordt dat de auditcommissie onderwerpen kan aandragen die in controles op diverse momenten in het jaar door de externe accountant kunnen worden uitgevoerd (dus niet alleen tijdens het moment van de interim controle, maar ook bijvoorbeeld bij de controle van de jaarrekening)
- **lid 1e (oud):** oude lid is 'geknipt' in twee nieuwe leden:
  - artikel 1d voor onderwerpen voor de controle door de accountant
  - artikel 1g voor het 213a onderzoeken college;
- **lid1f**: nieuw lid toegevoegd n.a.v. de Duisenbergonderzoeken die vanuit de auditcommissie jaarlijks worden uitgevoerd op de jaarstukken. Tevens krijgt de uit de auditcommissie opgerichte raadswerkgroep 'doorontwikkeling begroten & verantwoorden' (welke op verzoek van de auditcommissie zich buigt over de leesbaarheid van de P&C producten) een plek binnen de bevoegdheden van de auditcommissie;
- **lid1g:** nieuw lid toegevoegd. Vanuit de auditcommissie is uitgesproken dat zij graag actief op de hoogte willen worden gehouden rondom de 213a GW onderzoeken die vanuit het college worden uitgevoerd, voor zover dit niet expliciet in de raad is geagendeerd;
- **Lid1h:** nieuw lid toegevoegd waarmee de auditcommissie een formele adviesrol krijgt richting de raad bij het vaststellen (en de uitwerking) van de Financiële Verordening;

<table>
<tr><td colspan="2">

- **Lid 2 (oud):** vervallen omdat dit in de praktijk vrijwel nooit voorkomt en het voor de auditcommissie ook onmogelijk is om op al deze onderzoeken zicht te hebben;
- **Lid 3 (oud):** verwijderd in verband met de toevoeging van het nieuwe lid 1 waarbij de auditcommissie een vergelijkbare taak krijgt toebedeeld;
- **Leden 4 en 5 (oud) en 3 en 4 (nieuw):** nieuwe leden toegevoegd om alle taken vanuit de auditcommissie met betrekking tot de rekenkamer (anders dan adviestaken richting de raad m.b.t. de benoeming en het ontslag van de leden) te verzamelen onder de rol van de auditcommissie als ‘klankbordgroep’ van de rekenkamer. Dit in overeenstemming met de vernieuwde verordening op de rekenkamer, waarin de auditcommissie ook als ‘klankbordgroep’ wordt aangewezen.

</td></tr>
<tr><td>

Artikel 3 Samenstelling auditcommissie

1. De auditcommissie bestaat uit ten minste vijf en ten hoogste zeven raads- of commissieleden niet raadslid zijnde die door de raad aan het begin van de zittingsperiode worden benoemd.
2. De raad bevordert bij de samenstelling van de auditcommissie een evenwichtige vertegenwoordiging van de in de raad vertegenwoordigde groeperingen.
3. De benoeming geschiedt voor de zittingsperiode, gelijk aan die van de leden van de zittende raad. Dit geldt eveneens voor tussentijdse benoemingen.
4. Het lidmaatschap van de auditcommissie vervalt door het verlies van hoedanigheid van raadslid of commissielid niet raadslid zijnde, door ontslagname, of door een met redenen omkleed besluit van de raad.
5. In tussentijds in de auditcommissie opengevallen plaatsen, wordt zo spoedig mogelijk voorzien.
6. Leden van de auditcommissie worden bij afwezigheid niet vervangen.

</td><td>

Artikel 3 Samenstelling auditcommissie

1. De auditcommissie bestaat uit ten minste vijf en ten hoogste zeven raadsleden of **fractievolgers.**
2. De raad bevordert bij de samenstelling van de auditcommissie een evenwichtige vertegenwoordiging van de in de raad vertegenwoordigde **fracties**.
3. De benoeming geschiedt voor de zittingsperiode, gelijk aan die van de leden van de zittende raad. Dit geldt eveneens voor tussentijdse benoemingen.
4. Het lidmaatschap van de auditcommissie vervalt door het verlies van hoedanigheid van raadslid of **fractievolger** door ontslagname, of door een met redenen omkleed besluit van de raad.
5. In tussentijds in de auditcommissie opengevallen plaatsen, wordt zo spoedig mogelijk voorzien.
6. Leden van de auditcommissie worden bij afwezigheid niet vervangen.

</td></tr>
<tr><td colspan="2">

Toelichting wijziging:

- Woord ‘commissielid’ vervangen door ‘fractievolgers’.
- Woord ‘groeperingen’ vervangen door ‘fracties’.

</td></tr>
<tr><td>

Artikel 4 Voorzitter

De auditcommissie wijst uit haar midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter aan.

</td><td>

Artikel 4 Voorzitter

De auditcommissie wijst uit haar midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter aan.

</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ongewijzigd</td></tr>
<tr><td>

Artikel 5 Secretariaat

Het secretariaat van de auditcommissie wordt verzorgd door de griffier of een door deze aangewezen medewerker van de raadsgriffie.

</td><td>

Artikel 5 Secretariaat

Het secretariaat van de auditcommissie wordt verzorgd door de griffier of een door deze aangewezen medewerker van de raadsgriffie.

</td></tr>
</table>

Ongewijzigd	
Artikel 6 Bevoegdheden auditcommissie 1. De auditcommissie is bevoegd aan de raad over de in artikel 2 genoemde onderwerpen voorstellen uit te brengen voorzien van een advies over door de raad te nemen besluiten. 2. In het kader van de uitoefening van haar in artikel 2 bedoelde taken is de auditcommissie bevoegd informatie in te winnen bij en te overleggen met het college, de rekenkamer en de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a. 3. De auditcommissie kan advies inwinnen bij een extern deskundige. 4. De auditcommissie is bevoegd de handelingen te verrichten die nodig zijn voor de werving en de selectie van of het beëindigen van de relatie met dan wel het ontslag van de accountant als bedoeld in artikel 2 onder a en de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder h. 5. De auditcommissie is bevoegd om leden van het college, leden van de rekenkamer, de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a., ambtenaren, belanghebbende en deskundigen uit te nodigen voor het verschaffen van inlichtingen of het deelnemen aan beraadslagingen. 6. Indien de auditcommissie ambtenaren uitnodigt informeert zij het college hierover.	**Artikel 6 Bevoegdheden auditcommissie** 1. De auditcommissie is bevoegd aan de raad over de in artikel 2 genoemde onderwerpen voorstellen uit te brengen voorzien van een advies over door de raad te nemen besluiten. 2. In het kader van de uitoefening van haar in artikel 2 bedoelde taken is de auditcommissie bevoegd informatie in te winnen bij en te overleggen met het college, de rekenkamer en de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a. 3. De auditcommissie kan advies inwinnen bij een extern deskundige. 4. De auditcommissie is bevoegd de handelingen te verrichten die nodig zijn voor de werving en de selectie van of het beëindigen van de relatie met dan wel het ontslag van de accountant als bedoeld in artikel 2 onder a en de leden van de rekenkamer als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder **i.** 5. De auditcommissie is bevoegd om leden van het college, leden van de rekenkamer, de accountant als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a., ambtenaren, belanghebbende en deskundigen uit te nodigen voor het verschaffen van inlichtingen of het deelnemen aan beraadslagingen. 6. Indien de auditcommissie ambtenaren uitnodigt informeert zij het college hierover.
Toelichting wijziging: • Lid 4: wijziging in verwijziging naar eerder artikelnummer	
Artikel 7 Vergaderingen 1. De auditcommissie vergadert zo dikwijls de voorzitter dit nodig acht of ten minste twee leden onder opgave van redenen dit aan de voorzitter vragen. 2. De voorzitter belegt de vergaderingen. Hij draagt zorg voor het tijdig verzenden van oproepingen voor de vergaderingen. Hierbij	**Artikel 7 Vergaderingen** 1. De auditcommissie vergadert zo dikwijls de voorzitter dit nodig acht of als ten minste twee leden onder opgave van redenen dit aan de voorzitter vragen. 2. **De oproeping wordt – spoedeisende gevallen uitgezonderd – ten minste een week voor de aanvang van de**

wordt – spoedeisende gevallen uitgezonderd – uitgegaan van tenminste tien dagen voor de betreffende vergadering. 3. De oproepingen vermelden datum, tijd, plaats en te behandelen onderwerpen. De voor de behandeling van die onderwerpen relevante stukken worden tegelijkertijd aan de leden toegezonden. 4. De vergaderingen van de auditcommissie worden in het openbaar gehouden. 5. De deuren worden gesloten als ten minste een vijfde deel van de aanwezige leden of de voorzitter dit nodig oordeelt. Vervolgens besluit de auditcommissie of met gesloten deuren vergaderd zal worden. 6. Indien de deuren worden gesloten, verlaten alle aanwezigen behalve de voorzitter, de leden en de secretariële medewerkers de vergaderruimte. 7. Als de auditcommissie besluit om achter gesloten deuren te vergaderen beslist zij tevens of en zo ja welke andere dan de in het zesde lid genoemde personen het besloten deel van de vergadering kunnen bijwonen.	**vergadering verstuurd. De voor de behandeling van die onderwerpen relevante stukken worden tegelijkertijd met de oproep aan de leden toegezonden.** 3. **Een vergadering vindt alleen plaats als in de vergadering meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden aanwezig is.** 4. **De vergaderingen van de auditcommissie worden in het openbaar gehouden, tenzij een onderwerp beslotenheid vereist.** 5. De deuren worden gesloten als ten minste een vijfde deel van de aanwezige leden of de voorzitter dit nodig oordeelt. Vervolgens besluit de auditcommissie of met gesloten deuren vergaderd zal worden. 6. **In geval er sprake is van een besloten vergadering wordt de procedure gevolgd die hieromtrent is vastgelegd in het 'Protocol geheimhouding gemeente Arnhem 2023';** 7. **De secretaris maakt een beknopt verslag van het besprokene in de vergadering en draagt zorg voor agendering van dit verslag in de eerstvolgende vergadering van de auditcommissie;** 8. **De verslagen van de auditcommissie zijn openbaar.**

Toelichting wijzigingen:

- **Lid 2 en 3 (oud):** twee artikelen samengevoegd in het nieuwe lid 2, waarbij de deadline voor publicatie stukken van de stukken is gewijzigd van 10 dagen naar 1 week. Hiermee komt de deadline voor het publiceren van stukken voor de auditcomissie overeen met de deadlines die gelden voor de agendacommissie en het presidium;
- **Lid 3 (nieuw):** nieuw toegevoegd waarin een vergaderquorum wordt ingesteld. Er was al een (vorm van een) vergaderquorum op genomen in het oude artikel 8 (‘besluitvorming)’. Deze was echter gekoppeld aan besluitvorming. Gezien het feit dat de auditcommissie een adviescommissie is van de raad en geen besluiten neemt, is het juister om het quorum te koppelen aan de aanwezigheid van de leden dan aan de taak van besluitvorming. Daarbij is de afweging dat - ongeacht de onderwerpen die op de agenda staan- voor een goede bespreking minimaal de helft van het aantal leden (=4) aanwezig dient te zijn;
- **Lid 5 (nieuw):** nieuw toegevoegd met een verwijzing naar 'Protocol geheimhouding gemeente Arnhem 2023' bij besloten vergaderingen.

- **Leden 6 en 7 (oud):** vervallen i.v.m. verwijziging naar protocol geheimhouding waarin deze procedure reeds is opgenomen.

Artikel 8 Besluitvorming **1.** Besluiten van de auditcommissie worden genomen bij meerderheid van het aantal uitgebrachte stemmen; alleen de leden van de auditcommissie hebben stemrecht. **2.** De auditcommissie kan slechts beraadslagen en besluiten, wanneer meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden aanwezig is. **3.** Indien over een voorstel door geen van de leden stemming wordt verlangd, is het aangenomen. **4.** Bij het staken van de stemmen wordt de besluitvorming over het onderwerp uitgesteld tot aan de eerstvolgende vergadering, waarin meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden aanwezig is. Staken de stemmen ook in die vergadering dan beslist de stem van de voorzitter.	**Artikel 8 Advisering raad** **1. In haar adviezen en voorstellen aan de raad streeft de commissie naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt.** **2. Op verzoek van de raad geeft de voorzitter of een lid van de auditcommissie een toelichting in een vergadering van een raadskamer**

Toelichting wijziging:

- **Lid 1 (nieuw):** Toegevoegd. De auditcommissie is een adviescommissie van de gemeenteraad (conform art. 84 GW) en neemt daartoe geen formele besluiten. Een ‘besluit’ in de auditcommissie kan alleen een ‘besluit’ tot een advies behelsen. Daarom wordt voorgesteld om de term ‘besluitvorming’ te laten vervallen en te spreken over ‘advisering raad’. Waarbij het uitgangspunt van de auditcommissie is om in deze adviezen te streven naar consensus. Indien er een minderheidsstandpunt is, wordt daarvan (met redenen omkleed) melding gemaakt;
- **Lid 2 (oud)** vervallen. Een bepaling over de minimale aanwezigheid van de leden (quorum) is toegevoegd in artikel 7 (vergaderingen);
- **Lid 2 (nieuw):** nieuw lid toegevoegd waarmee een goede informatieoverdracht van de auditcommissie richting de gemeenteraad geregeld wordt. Met dit artikel wordt nadrukkelijk de mogelijkheid geboden om een toelichting te geven in de raad en de raad daartoe ook uit te nodigen.

Artikel 9 Inwerkingtreding **1.** Deze verordening treedt in werking op de dag na die van vaststelling. **2.** Op de dag van inwerkingtreding vervalt de “Verordening op de Auditcommissie	**Artikel 9 Inwerkingtreding** 1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2025. 2. Op de dag van inwerkingtreding vervalt de “Verordening op de Auditcommissie

gemeente Arnhem” zoals deze werd vastgesteld op 19 april 2010.	2011” zoals deze werd vastgesteld op (nog in te vullen).
Toelichting wijziging: Gezien de samenhang is het streven erop gericht deze verordening en de verordening op de rekenkamer op hetzelfde moment in werking te laten treden.	
geen	Artikel 10 Citeertitel Deze verordening kan worden aangehaald als “Verordening op de Auditcommissie gemeente Arnhem 2025”.
Toelichting wijziging: Citeertitel is toegevoegd,	

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Wijziging verordening op de Rekenkamer en op de Auditcommissie’

Fasering

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

Eerdere besprekingen

6 november: Presidium

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Kumas (VVD, tevens voorzitter Auditcommissie), Luijendijk (Volt), Loor (D66), De Groot (PvdD), Noomen(GroenLinks), Van Munster (PvdA).

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

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en stelt vast dat er geen vergaderquorum is. De vergadering wordt voorgezet als een informatieve bespreking.

Toezeggingen

Geen

Conclusie

De voorzitter concludeert dat de informatieve bespreking is beëindigd en dat mag worden verwacht dat er een amendement op de verordening op de Auditcommissie zal worden ingediend.

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 besluitvormnde vergadering te plaatsen.

De griffier,

J. Kersten

De voorzitter,

D. Weijers

GEMEENTERAAD ARNHEM

Motie

Datum raadsvergadering:	27 november 2024
Nummer motie:	**24M165**
Zaaknummer:	
Status	INGETROKKEN
Onderwerp:	Motie vreemd aan de agenda

Titel:

Lief en Leed met oog voor de planeet

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen voor:

Omdat we weten dat:

- Bij Lief en Leed vaak bloemen worden gegeven
- De bloemenindustrie veel energie verbruikt door het verwarmen van kassen
- De bloemenindustrie veel CO2 uitstoot
- De bloemenindustrie verschillende bestrijdingsmiddelen gebruikt die schadelijk zijn voor bijen en andere insecten[1]
- Blootstelling aan deze bestrijdingsmiddelen ook schadelijk kan zijn voor de gezondheid van mensen[2]
- Een bos bloemen slechts een korte tijd mee gaat

Omdat we vinden dat:

- Er aandacht moet worden (blijven) besteed aan Lief en Leed
- De gezondheid van mens, dier en natuur ons ook aan het hart gaat
- De gemeente het goede en duurzame voorbeeld moet geven

Daarom draagt de gemeenteraad het college op om:

Bij Lief en Leed niet langer een bos bloemen, maar een duurzaam alternatief te geven.

Indieners:

Nathalie Nede - ChristenUnie

Floor Hogenhout - Partij voor de Dieren

Muriël Simonis - GroenLinks

[1] https://www.greenpeace.org/nl/algemeen/269/houden-bloemisten-van-bijen/

[2] https://ggdleefomgeving.nl/schadelijke-stoffen/bestrijdingsmiddelen/

Gemeente Arnhem