

Memo

Datum : 29 november 2024
Aan : Raadsleden en fractievoorgangers
Van : Wethouder Kundic
Betreft : Afdoening toezegging 1662 en 1663

Tijdens de meningsvormende bespreking van het Duurzaam Mobiliteitsplan op 27 november heb ik twee toezeggingen gedaan:

1662: Overwogen alternatieven Mobiliteitsplan

Wethouder Kundic zegt toe om de eerder overwogen alternatieven te delen met de gemeenteraad.

1633: Afhankelijkheden projecten Mobiliteitsplan

Wethouder Kundic zegt toe om een memo aan de gemeenteraad te sturen waarin de afhankelijkheden tussen projecten binnen het DMP nader gedefinieerd worden.

Met dit memo beschouw ik de toezeggingen als afgedaan.

Overwogen alternatieven Mobiliteitsplan

Bijgevoegd is de presentatie die 9 november 2023 is gepresenteerd aan de raads werkgroep stadsontwikkeling. De presentatie bevat de stand van zaken van die periode. Er wordt ingegaan op de uitgangspunten, de participatie en de probleemanalyse. Vanaf sheet 24 bevat de presentatie informatie over afgewogen alternatieven. Naast het uiteindelijke maatregelenpakket waren dat ook alternatieven waarbij er boven op dat pakket gereguleerd parkeren (betaald parkeren in combinatie met vergunningen) in de hele stad zou worden ingevoerd en een ander alternatief waarbij de centrumring werd geknipt. Beide alternatieven zijn afgefallen. Het alternatief waarbij de centrumring is geknipt is afgefallen omdat deze voor veel sluipverkeer zorgt en de stad in tweeën knipt waardoor het heel lastig is om van noord naar zuid te rijden en andersom. Het alternatief met gereguleerd parkeren in de hele stad is afgefallen, omdat hiervoor geen draagvlak is in de stad.

Afhankelijkheden projecten Mobiliteitsplan

Hieronder vindt u de afhankelijkheden van de projecten in het Duurzaam Mobiliteitsplan en een overzicht van onafhankelijke, op zichzelf staande projecten.

Denk aan de volgende afhankelijkheden:

1. Wegcapaciteit Nijmeegseweg en Eldenseweg ertoe de HUB GelreDome, doorfietspaden en het doortrekken van de A15

Het is logisch om de wegcapaciteit van de Nijmeegseweg en Eldenseweg pas af te schalen als de A15 geopend wordt. Op dat moment zal er immers een verschuiving van verkeer ontstaan van de Pleyroute richting de nieuwe A15. Dat biedt de mogelijkheid om verkeer dat door de stad, maar ook gebruik kan maken van de Pleyroute, meer over de Pleyroute te laten rijden.

Daarnaast is het van belang dat de extra functionaliteiten rondom de Hub GelreDome beschikbaar zijn. Denk hierbij aan het makkelijk overstappen op het OV, waarbij ook het Bestuurskwartier direct wordt aangedaan. Daarnaast de mogelijkheid om op GelreDome een kaartje te kopen voor meerdere mensen. En de mogelijkheid over te stappen op een deelfiets en hiermee via het doorfietspad snel en veilig de stad in te rijden.

2. ***Minder straatparkeren in de binnenstad om de leefbaarheid te vergroten***

Als we kijken naar de huidige capaciteit en de bezetting is de verwachtingen dat we nog 150 tot 200 parkeerplaatsen kunnen minderen. Hiervoor is het noodzakelijk dat bezoekers goed worden verwezen naar de beschikbare parkeergelegenheden. Dit vraagt om het uitbreiden van het parkeerverwijssysteem naar bijvoorbeeld Blauwe Golven, Rijnkade, Trans en Prinsenhof. Voor het verder terugbrengen van het aantal straatparkeerplaatsen zal een alternatieve parkeerlocatie moeten zijn. Dat kan een nieuwe garage aan de rand van de binnenstad zijn, al dan niet in combinatie met goede stadsrandhubs.

3. ***Een stadsrandhub werkt alleen met hoogwaardige OV-verbinding***

Bij het Gelredome is al een goede OV-verbinding met de binnenstad beschikbaar. Langs de locatie bij IPKW is de frequentie van de bus nu nog te laag om een serieus alternatief te bieden. Woningbouw in Rijnpark en verdichting van bedrijven zullen de vraag naar OV doen toenemen op de Westervoortsedijk. Dan kunnen de frequenties van de OV-verbinding omhoog.

4. ***Stadsrandhubs werken het best als ze een beter alternatief zijn dan doorrijden richting de binnenstad***

Parkeren bij een stadsrandhub vergt een extra overstap in de reis. Die overstap moet dan wel lonend zijn. Om stadrandhubs echt te laten functioneren moeten er geen gratis alternatieven dichterbij de binnenstad zijn (dus invoer betaald parkeren) en moet de reistijd niet te veel langer zijn (lagere snelheid voor de auto en snelle, goede verbinding voor het OV).

5. ***Lage parkeernormen voor betaalbaar wonen vergt gereguleerd parkeren in de directe omgeving***

Om bij woningbouwontwikkeling hogere dichtheden te bouwen en daarnaast ruimte voor groen en verblijven te behouden, wordt gekeken naar parkeren onder het grond of in/onder een gebouw. Dit is een stuk duurder dan maaiveld parkeren. Een kleiner aantal parkeerplaatsen drukt de kosten voor deze oplossingen. Het risico bestaat dat deze dure plekken niet worden afgenomen als de mogelijkheid bestaat om de auto ergens in de buurt gratis te parkeren. Dit leidt tot een grotere parkeerdruk en overlast in de buurt. Om dit te voorkomen is reguleren van het parkeren noodzakelijk.

6. ***Lage parkeernormen voor betaalbaar wonen vergt goede fietsstalvoorzieningen en mogelijkheden om te lopen, te fietsen en het OV te gebruiken***

Mensen verplaatsen zich nu meerdere keren per dag van huis naar werk, school en sport. Deze mobiliteitsbehoefte wordt ingevuld door te lopen, fietsen, met bus/trein en met de auto. Een lager autogebruik betekent dat er meer gebruik wordt gemaakt van de alternatieven (bijvoorbeeld lopen, fietsen). Een collectieve fietsenstalling op maaiveld, direct naast de ingang van het gebouw is een mooi voorbeeld, net als ruime directe loop en fietsroutes naar voorzieningen. Stallingen: ook breiden

we met een paar jaar de capaciteit met stalling Rozet (Bartok) en Willemsplein verder uit, bij het Stadstheater komt plek voor 100 fietsen en de tijden om je fiets bewaakt te stallen bij Johnny van Doornplein willen we komend jaar al uitbreiden naar middernacht.

7. ***De drukste delen van de centrumring kunnen terug naar 1 rijstrook als er substantieel minder auto's rijden***

Voor stukken van de Centrumring zoals het Nieuwe plein, Jansbuitensingel en Velperbuitensingel geldt dat daar eerst flink minder verkeer moet rijden om de wegen te versmallen om doorgaand verkeer te ontmoedigen en leefbaarheid en oversteekbaarheid fors te verbeteren. Daarvoor is dus een groot deel van het pakket van andere maatregelen nodig zoals invoer parkeerregulering, investeringen in de fietsinfrastructuur, beter openbaar vervoer, het verlagen van de snelheid voor de auto in een groot deel van de stad (om het concurrentievoordeel van de auto te verminderen) en inzet op gedragsverandering.

8. ***Gedragsverandering moet gelijk opgaan met de infrastructurele maatregelen***

Beïnvloeding, al is het maar door te communiceren dat iets beschikbaar is, is in alle gevallen nodig. Het verruimen van openingstijden van de fietsenstallingen, een nieuw stuk fietspad of busbaan, een dek met laadpalen op een garage, een beter over te steken kruising. Er zijn tal van voorbeelden: meer mensen leren fietsen, een fiets beschikbaar stellen, vervoermaatje, OV-maatje, Gelrepassaanbiedingen, OV-kaartjes voor meerdere personen voor gebruik van hubs, struin en wandelrondjes etc. Vooral om mensen te helpen allerlei verschillende soorten mobiliteit te kunnen gebruiken en daarmee de manieren waarop mensen zich kunnen verplaatsen uit te breiden.

9. ***Het verlagen van de snelheid en het verminderen van het aantal rijstroken gaat soms samen op met het invoeren van doseerpunten***

Om te voorkomen dat sluipverkeer ontstaat door het verlagen van de snelheid of met name het verminderen van het aantal rijstroken is op sommige locaties nodig dat er doseerpunten worden gemaakt om dit sluipverkeer te voorkomen.

Niet afhankelijk

a. ***Alternatief fiets op orde***

Per fiets is de stad al dusdanig goed bereikbaar dat dit alternatief er al is in de vorm van het Nederrijnpad (Renkum-Oosterbeek-Hes-Centrum) Rijnwaalpad (Nijmegen-Ressen-Arnhem) en Velp-Arnhem is op delen ook al gereed. We voegen steeds meer routes toe en bestaande routes blijven we mee bezig om te verbeteren. Fietsen is al prima mogelijk. Het is niet nodig dat het gehele netwerk klaar moet zijn.

b. ***Op korte termijn Centrumring aanpakken***

De Weerdjesstraat zou nu al terug kunnen naar één rijstrook en ook op Eusebiusbinnensingel en Eusebiusbuitensingel kun je kritisch kijken naar de benodigde rijstroken. Ook korte invoegstroken en dubbele afslagstroken kunnen nu al kritisch bekeken worden. Ook de blauwe verwijsborden die aan de portalen hangen kunnen verwijderd worden en vervangen door kleinere borden langs de weg om de snelweguitstraling te verwijderen.

c. ***Terug naar 30 km/u als vormgeving in orde is***

We streven niet het Amsterdamse model na: plaatsen van borden met de lagere snelheid zonder aanvullende maatregelen. De bedoeling is om de weg in te richten met de gewenste vormgeving en snelheidsmaatregelen. Waar mogelijk gaan we terug naar 1 rijstrook per richting. Met het verlagen van de snelheid kan in de basis overal worden begonnen. We koppelen dit aan groot onderhoud. Daarbij moeten we wel in oog houden dat er logica in de wegenstructuur blijft. Dus niet de snelheid op een weg aan de rand van de stad al verlagen, terwijl de snelheid van die weg meer richting het centrum nog 50 km/uur blijft (omdat dat stuk niet in groot onderhoud gaat).