GROEN LINKS
DUIVEN GROESSEN LOO

Politieke avond 14 januari 2025, Vraag met betrekking tot Mobiliteitsvisie

T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (Worden tijdens de politieke avond beantwoord en moeten daarna schriftelijk bij de griffie worden aangeleverd)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Uitwerking van de mobiliteitsvisie bij werkzaamheden aan een weg

1. Hoe wordt bij reguliere onderhoudswerkzaamheden bepaald of een weg ook opnieuw wordt ingericht volgens de mobiliteitsvisie? **T**
    a. In de Mobiliteitsvisie stellen we voor een aantal wegen aan te passen of de maximumsnelheid omlaag te brengen naar 30 kilometer per uur. Met de bijbehorende uitvoeringsagenda kijken we iedere 4 jaar, 4 jaar vooruit. We kijken dus ook vooruit naar de planning voor onderhoud van het wegdek en de riolering. Als de verwachting is dat één of beiden in dat tijdsblok aan groot onderhoud toe is dan bekijken we of we werk met werk kunnen maken. Stel dat een weg die we willen herinrichten in 2030 aan groot asfaltonderhoud toe is, maar de riolering nog 5 jaar mee kan. We bekijken dan of de geplande herinrichting met het onderhoud van de weg 5 jaar uitgesteld kan worden, óf het rioolonderhoud 5 jaar naar voren gehaald kan worden. Er zijn verschillende redenen om dat wel of niet te doen, de adviseurs van de verschillende disciplines overleggen dit gezamenlijk om tot het beste advies te komen richting het College.

2. Welke criteria worden gehanteerd om te beslissen of een straat éénrichtingsverkeer wordt, een fietsstraat wordt, als woonerf wordt ingericht of blijft zoals hij is? **T**
    a. Dit hangt af van verschillende factoren. Het instellen van éénrichting heeft effect op de omliggende straten en wellicht ook op netwerkniveau. Dit moet altijd in samenhang worden bekeken. Bij het instellen van een woonerf hoort ook een bepaald wegprofiel, alle weggebruikers maken gebruik van de zelfde openbare ruimte en er zijn geen voetpaden. Daarnaast is het verplicht te parkeren in de parkeervakken die moeten worden aangeduid met een “P-tegel” of “P-bord”. Dit kan dus niet zomaar. Het inrichten als fietsstraat kan alleen veilig en effectief als er sprake is van een bepaalde verhouding fietsers ten opzichte van gemotoriseerd verkeer en moet ook logisch in een fietsnetwerk passen.

3. Hoe wordt beoordeeld of bij grote werkzaamheden knips in een straat nodig zijn om sluipverkeer te verminderen en de buurt veiliger en kindvriendelijker te maken? **T**
    a. Dit hangt af van verschillende factoren. Het knippen van een straat heeft effect op de omliggende straten en wellicht ook op netwerkniveau. Dit moet altijd in samenhang worden bekeken. Bereikbaarheid voor hulpdiensten speelt hierin ook een belangrijke rol.

4. Als de ruimtevraag vanuit de mobiliteitsvisie gecombineerd met andere ambities, zoals klimaatadaptatie en biodiversiteit, groter is dan de beschikbare ruimte, hoe worden dan keuzes gemaakt en welke maatregelen vallen af? **I**
    a. Kijkend naar beschikbare ruimte en budget zullen niet altijd alle ambities op het zelfde niveau waar kunnen worden gemaakt binnen een (herinrichtings)project. In de (toekomstige) beheerplannen die onder het IBOR vallen (Integraal beleidsplan openbare ruimte) stellen we bijvoorbeeld een wijkaanpak voor. In die wijkaanpak kan bepaald worden wat een specifieke wijk of straat nodig heeft. Dit kan namelijk verschillen per locatie.

5. Wat doet de gemeente om te voorkomen dat nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen leiden tot te veel extra autoverkeer? Worden er direct goede OV- en fietsverbindingen aangelegd? Hoe stimuleert de gemeente bedrijven om werknemers te laten kiezen voor duurzame mobiliteit in plaats van de auto? **I**
    a. In de uitvoeringsagenda stellen we voor om de Parkeernormennota uit 2018 te herzien. In de afgelopen jaren zijn er nieuwe inzichten op parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen opgedaan. Door onze parkeernormennota te actualiseren zorgen we voor passende(re) parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen in de toekomst. Daarnaast stellen we voor bij herinrichtingsprojecten en nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen het STOMP-principe toe te passen. Hiermee gaat eerst de aandacht uit naar lopen, fietsen en OV. Op die manier borgen we een goede bereikbaarheid voor die modaliteiten. Daarnaast stellen we een jaarlijks budget voor om duurzaam reisgedrag en verkeersveilig gedrag te stimuleren door middel van campagnes en educatie.

6. Hoe wordt er regionaal samengewerkt aan een duurzame mobiliteitstransitie? Worden OV-verbindingen met Arnhem, Nijmegen en omliggende dorpen verbeterd? En hoe sluit Duiven aan bij regionale en provinciale duurzaamheidsdoelen voor verkeer en vervoer? **I**
    a. We sluiten zo goed mogelijk aan bij het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) dat is ontwikkeld door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Dat plan sluit dan weer aan bij provinciale en landelijke plannen en afspraken zoals bijvoorbeeld de Visie voor een bereikbaar Gelderland en het Klimaatakkoord.

In de mobiliteitsvisie staat beschreven dat aan de Broekstraat er voor fietsverkeer een ongelijkvloerse oversteek wordt gemaakt. Eerder zijn we door het college geïnformeerd dat de Provincie Gelderland de wens heeft om de Broekstraat voor autoverkeer helemaal af te sluiten, indien wij de Heiliglandsestraat willen verlengen.

7. Hoe moeten we de wens voor het ongelijkvloerse kruispunt zien? **P**

8. Betekent instemmen met de ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer ook instemmen met het afsluiten van de Broekstraat voor autoverkeer? Heeft de raad hierover het laatste stemrecht? **T**
    a. Nee, u stemt dan in met de aanleg van een onderdoorgang (tunnel) voor langzaam verkeer (Fietsers en voetgangers) onder de N810, parallel aan de Broekstraat. Ook stemt u in met het onderzoeken van alternatieven voor het overige (gemotoriseerde) verkeer, dat nu gelijkvloers oversteekt bij de verkeerslichten. De uiteindelijke aanpassing aan de huidige kruising (los van de tunnel) is te accorderen door de Provincie Gelderland.

Voor de fractie van GroenLinks is het belangrijk om bij een eventuele afsluiting van de Broeksestraat voor autoverkeer duidelijke de effecten hiervan in beeld te hebben. Indien wij bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie tevens over de situatie aan de Broeksestraat beslissen willen wij graag antwoord op onderstaande vragen:

9. Wat zijn de effecten van afsluiting van de Broekstraat op: **T**
    a. De bereikbaarheid van het centrum voor inwoners uit Duivens Broek, Lathum en Giesbeek? Hier moet nog nader onderzoek naar plaatsvinden. Echter is hier al wel inzicht in verkregen vanuit eerder onderzoek uit 2017. Zie daarvoor het meegezonden onderzoek "Kruising Oostsingel-Broekstraat te Duiven" d.d. 20 september 2017.
    b. De doorgang van hulpdiensten? Idem.
    c. Routes voor landbouwverkeer, in relatie tot de wens in de mobiliteitsvisie om landbouwverkeer niet door de Van Dorth tot Medlerstraat te laten rijden? Idem.
    d. Algemene verkeersstromen en sluipverkeer? Zijn er verkeersmodellen die dit onderbouwen? Idem.

10. In de mobiliteitsvisie staat beschreven dat we inzetten op leefbare straten en verkeersveiligheid. Biedt deze visie voldoende aanknopingspunten om buurten daadwerkelijk te transformeren tot gedeelde ruimtes waar groen en verblijf centraal staan en auto's slechts te gast zijn? **P**

11. Wordt er bij herinrichting standaard gekeken naar gedeelde ruimtes en woonerven en wordt daarbij een brede integrale aanpak gehanteerd, waarbij mobiliteit, biodiversiteit, klimaatadaptatie en verblijfskwaliteit samenkomen? **I**
    a. Er wordt altijd een integrale afweging gemaakt. Kijkend naar beschikbare ruimte en budget zullen niet altijd alle ambities op het zelfde niveau waar kunnen worden gemaakt binnen een (herinrichtings)project.

12. Op welke termijn kunnen inwoners verwachten dat hun straat daadwerkelijk wordt aangepakt? Is dit een verandering die we over vijf jaar in de eerste buurten gaan zien? Wat is daarover te zeggen voor de jaren 70 wijken zoals Oud Zuid en de jaren 90 wijken zoals Duiven Zuid? **I**

    a. De herinrichting van een buurt en /of wijk is gekoppeld aan met name het wijkuitvoeringsplan van de riolering en aan de noodzakelijkheid tot grootschalig wegenonderhoud. De ambities uit de mobiliteitsvisie zijn daaraan zoveel mogelijk volgend.

13. Hoe wordt voorkomen dat herinrichting slechts neerkomt op een nieuwe laag asfalt, zonder dat de inrichting écht verandert? **I**

    a. In de Mobiliteitsvisie stellen we voor een aantal wegen aan te passen of de maximumsnelheid omlaag te brengen naar 30 kilometer per uur. Met de bijbehorende uitvoeringsagenda kijken we iedere 4 jaar, 4 jaar vooruit. We kijken dus ook vooruit naar de planning voor onderhoud van het wegdek en de riolering. Als de verwachting is dat één of beiden in dat tijdsblok aan groot onderhoud toe is dan bekijken we of we werk met werk kunnen maken. Stel dat een weg die we willen herinrichten in 2030 aan groot asfaltonderhoud toe is, maar de riolering nog 5 jaar mee kan. We bekijken dan of de geplande herinrichting met het onderhoud van de

weg 5 jaar uitgesteld kan worden, óf het rioolonderhoud 5 jaar naar voren gehaald kan worden. Voor de extra kosten die nodig zijn voor herinrichting (bovenop het reguliere onderhoudsbudget) vragen we geld aan in de eerstvolgende uitvoeringsagenda mobiliteit. Er zijn verschillende redenen om dat wel of niet te doen, de adviseurs van de verschillende disciplines overleggen dit gezamenlijk om tot het beste advies te komen richting het College (en de raad in geval van een budgetaanvraag).

GroenLinks heeft begrepen dat de Fietsersbond al meerdere jaren in gesprek is met de gemeente over de aanbeveling om het centrum vooral voor bestemmingsverkeer beschikbaar te maken. De Fietsersbond wijst erop dat de Rijksweg oorspronkelijk is ingericht voor rustig rijdend verkeer met lage verkeersintensiteit, specifiek voor bestemmingsverkeer. Desondanks wordt de weg vaak gebruikt als sluiproute, wat leidt tot hardrijdend verkeer en een hoge verkeersintensiteit. Dit creëert onveilige situaties en vergroot de kans op ongelukken. De Fietsersbond adviseert om het deel van de Rijksweg tussen de Action en Jumbo af te sluiten, zodat de doorstroom wordt weggehaald en de weg zijn oorspronkelijke functie – als bestemming voor verkeer en als verblijfsruimte voor centrumbezoekers – beter kan vervullen.

14. Wat kan het college vertellen over de gesprekken die de gemeente heeft gevoerd met de Fietsersbond? **P**
15. Welke punten uit deze gesprekken zijn overgenomen in de mobiliteitsvisie? **P**
16. Welke overwegingen spelen een rol bij de beslissing om wel of geen uitvoering te geven aan de aanbevelingen van de Fietsersbond? **P**