GEMEENTERAAD ARNHEM

Amendement

Datum raadsvergadering:	8 november 2023
Nummer amendement:	**23A40**
Zaaknummer:	390032
Status	VERWORPEN
Onderwerp:	Vaststellen van de Ontwerpbegroting 2024

Titel:

Behoud van goede mobiliteit in Arnhem

Aan de gemeenteraad

Ondergetekende stelt de volgende wijziging voor:

1. Op pagina 4, onder Bereikbare stad, de volgende regel (7-8) en diens financiële raming te schrappen: i.e. '*We verlagen de maximumsnelheid.*
2. Op pagina 21, onder Mobiliteit, de volgende regel(s) (4) en diens financiële raming te schrappen: i.e. '*Het gaat om de volgende onderwerpen: verlagen maximum snelheid, verminderen aantal rijbanen en de wandel- en fietspromenade Rijnkade*.'
3. En alle logische doorwerkingen op andere ambities zoals op pagina's 85, 86, 89 en 180.

En logischerwijs diens structurele/incidentele begrote lasten terug te laten vloeien naar de algemene reserve of het-te-onttrekken reserve geld in mindering te brengen en de verschillende programma's in de Begroting 2024 overeenkomstig aan te passen.

Toelichting:

Mobiliteit is goed voor onze stad. Niet alleen is het prettig om snel te verplaatsen en niet onnodig langzaam te rijden maar ook zorgt een langere verplaatsing voor meer verkeer tijdens momenten van congestie en andere negatieve beïnvloeding van de doorstroom. Het verlagen van de snelheid heeft een verwaarloosbaar effect op veiligheid & uitstoot en brengt andere risico's met zich mee. Daarom is het verstandig om niet flink te investeren en wegen aan te passen aan een ambitie die niet doet voor de stad.

Indiener:

Gino Luurssen – Forum voor Democratie

Gemeente Arnhem

30 VS 50 km/u

CO^2

“Het Franse Centre d’etudes et d’expertise sur les riques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (CEREMA) deed uitgebreid onderzoek naar de uitstoot van CO^2 bij verschillende snelheden, inclusief 30 km per uur. Bij 30 km per uur blijkt de uitstoot van een personenauto 200 gram CO^2 te bedragen, bij 50 kilometer per uur is de uitstoot zo’n 160 gram CO^2. Hieruit zou gemakkelijk te concluderen zijn dat 30 km per uur schadelijker is voor het milieu dan 50 km per uur, zeker als de verzwarende factor in de vorm van motortemperatuur wordt meegenomen. De lage snelheid zorgt ervoor dat de motor niet effectief opwarmt, waardoor er tot 25% meer CO^2 en 20% meer fijnstof (NOx) wordt uitgestoten.” [1]

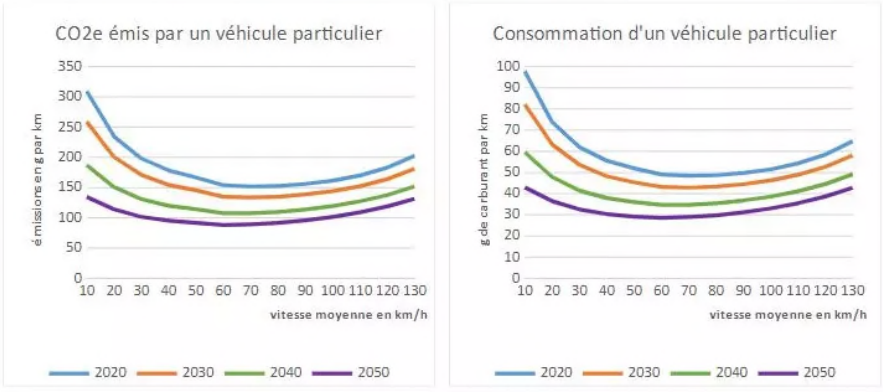


Illustration 13 : Émissions de CO_{2e} et consommation de carburant d'un véhicule particulier en fonction de la vitesse

[2]

“CEREMA waarschuwt in haar disclaimer echter dat niet mag worden geconcludeerd dat snelheden van 30 km per uur qua uitstoot noodzakelijkerwijs negatiever zijn dan snelheden van 50 km per uur. Omdat fasen van accelaratie (afremmen en versnellingen) in de bebouwde kom niet te vermijden zijn (waarbij de meeste uitstoot plaatsvindt) is het volgens CEREMA de uitdaging om de intensiteit van de versnellingsfasen beter te kanaliseren. Omdat de intensiteit van de versnellingsfasen bij 30 km per uur aanzienlijk minder is dan bij 50 km per uur kan de inrichting van 30 km per uur-gebieden wel degelijk bijdragen aan minder uitstoot, aldus CEREMA.”

Concreet, statistisch gezien is rijden met een snelheid van 30 km/u schadelijker, voornamelijk door het niet effectief opwarmen van de motor waardoor er tot 25% meer co2 uitgestoten wordt. Echter, binnen de bebouwde moeten auto’s vaker stoppen. Hiermee moet een auto tot 50 km/u langer optrekken waardoor er op zijn beurt weer meer uitgestoten wordt. Wat verder in het artikel aangehaald wordt is het feit dat een schonere mobiliteit d.m.v. 30 km/u zones vooral in indirecte winsten gezocht moeten worden. Er rust namelijk een hoop dat mensen door lage snelheden geprikkeld worden om te lopen of gebruik maken van de fiets en het OV.

[1] https://www.verkeerskunde.nl/30indekom#
[2] https://topgear.nl/autonieuws/30-km-u-is-onzuiniger-dan-60/

Veiligheid

“Tranter en Tolley beschrijven in hun recente boek ‘Slow Cities: Conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability’ hoe de mogelijkheid om oogcontact te maken met andere weggebruikers ontbreekt bij snelheden boven de 30 km per uur. Juist omdat dit wel mogelijk is bij 30 km per uur zijn voetgangers en fietsers in staat om op basis van gelijkheid non-verbaal te communiceren met bestuurders. Volgens de auteurs leidt dit psychologische effect ertoe dat een 30-weg als veiliger wordt ervaren als een 50-weg, met meer lopen en minder autorijden als gevolg. Zo leidt 30 km per uur als nieuwe leidende maximumsnelheid in de bebouwde kom, naast de reeds vastgestelde vergrote verkeersveiligheid, indirect wel degelijk tot minder CO^2-uitstoot en minder geluid en dus tot meer schone mobiliteit.”

Concreet, volgens de auteurs van het boek ‘Slow Cities: Conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability’ leidt het verlagen van de snelheid naar 30 km/u tot een psychologisch effect da teen 30 km/u weg als veiliger wordt ervaren. Voetgangers en fietsers zijn namelijk beter in staat om op basis van gelijkheid non-verbaal te communiceren met bestuurders t.o.v. een 50 km/u weg.

OV en hulpdiensten

“Bovendien moet goed gekeken worden naar de gevolgen voor hulpdiensten en ov. Budding: “Die zijn volledig afhankelijk van de situatie en de genomen maatregelen. Het plaatsen van fysieke maatregelen, zoals verkeersdrempels, in een open omgeving heeft sterk impact op de rijtijden. Het benadrukken van de verblijfsfunctie en weggebruikers optisch het gevoel geven dat zij snel rijden, heeft net zo goed effect op de weggebruiker, maar benadeelt daarmee ov en hulpdiensten gering.
Dat ov en hulpdiensten effecten ervaren van een herinrichting staat buiten kijf, net zoals dat voor elke andere modaliteit geldt. Echter, de mate waarin zij negatieve effecten ervaren is volledig afhankelijk van het wegprofiel en de maatregelen die worden gehanteerd. Zoals al eerder benoemd: bij 30 km/u vraagstukken ligt de focus op integraal werken en alle belangen afwegen. Ov en hulpdiensten horen hierin meegewogen te zijn. De inrichting van een 30 km/u-weg met ov en uitrukroutes is dan ook anders ten opzichte van een 30 km/u-weg zonder deze functies. De eindconclusie is dan ook: richtlijnen bieden houvast, maar tenslotte komt het altijd neer op maatwerk.”” [3]

[3] https://www.verkeerskunde.nl/article/van-50-naar-30-integrale-aanpak-biedt-kansen-voor-zowel-ruimte-als-mobiliteit

Amendement 'Behoud van goede mobiliteit in Arnhem' (23A40)

GROENLINKS ARNHEM

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

Burger Belang Arnhem

- Wiggers

Volt

- Scholten
- Neutkens

D66 Arnhem

- Loor
- Kemperman
- Brandts
- Heemskerk
- Zwijnepoel

PvdA

- Visser
- Aït Chrif
- Van Munster

DENK

- Usta
- Bal

VVD Arnhem

- Pape
- Maref
- Eppich
- Kumas
- Van Engelenburg

Arnhem Centraal

- Van der Laak
- Manders
- Groot
- Kraaijenbrink

Christen Unie Arnhem

- Nede

Partij voor de Dieren Arnhem

- De Groot
- Eliëns
- Hogenhout

SP

- Elfrink
- Dobbe

CDA Arnhem

- Koorn
- Van den Broek

Partij voor de Vrijheid | Arnhem

- Verheij

- Luurssen

Voor: 11 Tegen: 27 Totaal: 38

Gemeente Arnhem