

Bijlage 1 bij startnotitie:
Plan van aanpak duurzaam mobiliteitsbeleid
gemeente Arnhem 2023-2033

Inleiding

In de begroting is opgenomen dat we in 2023 ons nieuwe mobiliteitsbeleid vaststellen. Hierin zullen naast de bereikbaarheid van de stad ook het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht uitgangspunten zijn. We schetsen hierin de lange termijn ambitie en de stappen die nodig zijn om de lange termijn ambitie te realiseren. Onderdeel van dit mobiliteitsbeleid zal ook de communicatie rondom mobiliteit zijn. Hoe zijn we en willen we als stad bereikbaar zijn en welke duurzame alternatieven heeft de reiziger hierbij?

Inhoudelijk is het onze ambitie om een duurzaam bereikbare stad te worden. We willen dus niet alleen voor alle doelgroepen goed bereikbaar zijn, we willen ook de verkeersoverlast zoveel mogelijk tegengaan en voor zo schoon en veilig mogelijk leefklimaat zorgen. Bij het bewerkstelligen van een mobiliteitstransitie kijken we eerst naar de voetganger, dan de fietser, dan het OV en dan pas de auto. We willen binnen de stad, bij voorkeur op en rond OV-knooppunten zoveel mogelijk woningen bouwen, met daarbij zo min mogelijk parkeerplaatsen en dus lagere parkeernormen. Om overlast in de omliggende gebieden te voorkomen willen we het gebied met parkeerregulering uitbreiden. We ontwikkelen hiervoor stedelijk parkeerbeleid, het proces om daartoe te komen laten we parallel oplopen met het opstellen van het mobiliteitsbeleid.

Dit plan van aanpak beschrijft hoe we tot het nieuwe mobiliteitsbeleid gaan komen.

Aanleiding

Er zijn verschillende aanleidingen om tot nieuw mobiliteitsbeleid te komen:

1. Er is een (ontwerp) omgevingsvisie opgesteld, waarin een beeld voor de fysieke leefomgeving van Arnhem in 2040 wordt geschetst. Die omgevingsvisie vormt de basis voor, onder andere, nieuw mobiliteitsbeleid.
2. De Begroting 2023, met daarin opgenomen de ambitie voor een nieuw Duurzaam Mobiliteitsplan.
3. Arnhem is in trek bij bewoners, bedrijven en bezoekers en groeit. In de komende twintig jaar neemt de behoefte aan woningen naar verwachting met 16.000 toe (plus 20% op het aantal woningen in 2021: 77.800).
4. Arnhem wil een stad in balans zijn en met het toenemende aantal woningen zullen dus ook het aantal banen in de stad stijgen om de werkgelegenheid op pijl te houden.
5. Mede hierdoor loopt het mobiliteitssysteem op sommige plekken tegen de grenzen aan. Er is geen of beperkt ruimte om, met name de infrastructuur voor auto's uit te breiden. De leefbaarheid staat onder druk.
6. Het mobiliteitsthema is sterk in ontwikkeling. Denk daarbij aan elektrische fietsen en auto's, elektrische stadsdistributie, deelvervoer en de groeiende aandacht voor duurzame mobiliteit in het algemeen.
7. Iedereen doet mee. De toegankelijkheid van de openbare ruimte; voor bijvoorbeeld blinden en slechtzienden, maar ook mensen met een rollator of wandelwagen, is belangrijk bij het vormgeven van onze wegen, paden en kruisingen.

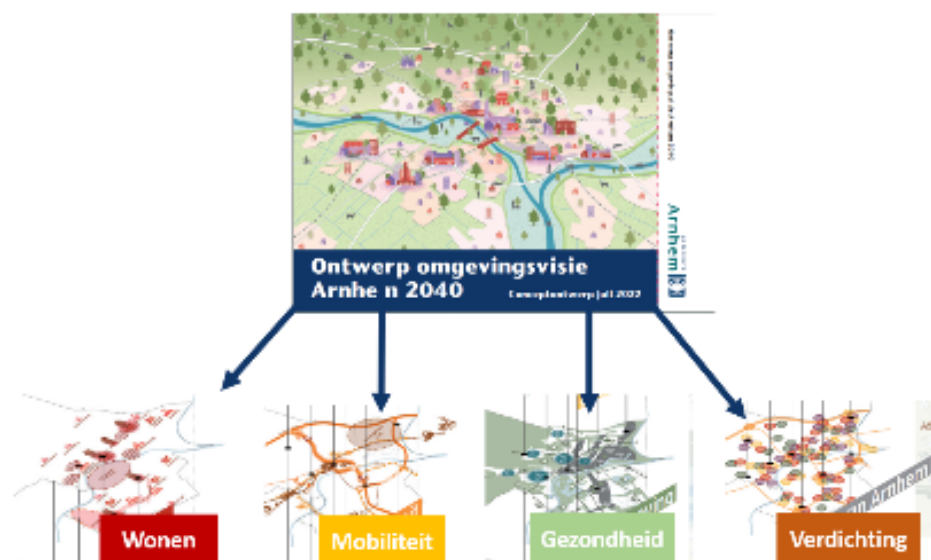
8. Daarnaast is er in toenemende mate sprake van vervoersarmoede. Vervoersarmoede gaat over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'. De oplopende inflatie, het onbetaalbaar worden van de energie en de mogelijke verschrping van het openbaar vervoer dragen niet bij aan het oplossen van vervoersarmoede.
9. Vanuit de Europese Unie wordt het hebben van integraal duurzaam stedelijk mobiliteitsplan (Sustainable Urban mobility Plan, SUMP) steeds meer gewenst en geëist.

Relatie ten opzichte van ander beleid

Het nieuwe mobiliteitsplan staat niet op zichzelf. Hieronder staan de belangrijkste beleidsstukken beschreven waar het mobiliteitsplan een relatie mee heeft.

De omgevingsvisie vormt de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. De uitwerking van nieuw mobiliteitsbeleid wordt ook genoemd in de omgevingsvisie. Vanuit de omgevingsvisie worden echter meer uitwerkingen gedaan. Enkele daarvan hebben een sterk raakvlak met mobiliteit. Navolgende onderwerpen hebben daarbij een sterke relatie met mobiliteit.

- Wonen
- Gezondheid
- Verdichting



Figuur 1: verschillende uitwerkingen omgevingsvisie

Het nieuwe mobiliteitsbeleid dient bij te dragen aan het integrale streefbeeld waar we als gemeente naar toe willen ontwikkelen. Keuzes die we daarbij op de verschillende beleidsuitwerkingen doen beïnvloeden elkaar en het streefbeeld. En omdat we al op deze onderwerpen een beleidsuitwerking gaan doen, biedt dit ook kansen om slimme keuzes te maken die niet alleen bijdragen aan de doelen van het eigen beleidsveld, maar ook aan de doelen van andere beleidsuitwerkingen en de omgevingsvisie als geheel. Voorbeeld hiervan is het inzetten op goede fietsverbindingen die bijdragen aan mobiliteitsdoelen, maar ook positief zijn voor de gezondheid. De uitwerking van het mobiliteitsbeleid gaan we daarom in goede samenhang doen met deze andere drie onderwerpen. Het gaat hierbij om inhoudelijke afstemming om de tot de beste integrale keuzes te komen, maar ook om

praktische afstemming van communicatie en participatie. Tabel 1 bevat per thema de belangrijkste relaties.

Thema	Inhoudelijke relatie
Wonen	• Parkeerbeleid/norm • Bereikbaarheid woonlocaties
Gezondheid	• Beperken gemotoriseerd verkeer, en daarmee minder geluid en uitstoot CO₂, NO_x, fijnstof. • Wegcategorisering (snelheid, aantal rijstroken) • Beperken doorgaand verkeer • Bewegen over sociaal veilige fiets- voetpaden (STOMP)
Verdichting	• Logische locaties voor verdichting • Parkeerbeleid op verdichtingslocaties e.o. • Stadsdistributie • Verdichtingslocaties kunnen ruimte bieden aan mobiliteitsvoorzieningen (o.a. hubs)

Tabel 1: raakvlakken thematische uitwerkingen omgevingsvisie

Naast deze drie belangrijke thema's zijn er verschillende beleidsvelden die aan mobiliteit raken of waar de keuzes vanuit mobiliteit invloed op hebben (zie tabel 2). Inhoudelijk gezien is deze afstemming net zo belangrijk. Verschil is echter dat op deze beleidsvelden momenteel geen grote beleidswijzigingen voorzien zijn.

Beleidsveld	Inhoudelijke relatie
Economie	• Bereikbaarheid werklocaties • Bereikbaarheid binnenstad • Stadsdistributie
Klimaatadaptatie	• Wegcategorisering (hoeveelheid asfalt en afwatering)
Milieu	• CO₂ uitstoot voertuigen • Fijnstof en stikstof uitstoot voertuigen • Geluidshinder voertuigen
Groen	• Inrichting wegen (radicaal vergroenen)
Gezond en fit	• Infrastructuur die uitnodigt om te sporten/bewegen
Ruimtelijke kwaliteit	• Wegcategorisering • Inrichting wegen • Straatbeeld (leefstraten) • Ruimtelijke- en belevingskwaliteit (Waarneming versus bewegingssnelheid)
Sociaal domein	• Toegankelijkheid • Vervoersarmoede • Doelgroepenvervoer • Sport en gezondheid • Spreiding voorzieningen over stad
Gebiedsrealisatie en vastgoed	• Bereikbaarheidsprofielen • Verdichting

Tabel 2: Beleidsvelden die mobiliteit raken (en vice versa)

Daarnaast is er reeds vastgesteld beleid op het gebied van mobiliteit. Het duurzame mobiliteitsbeleid zal de paraplu over dat beleid vormen. Indien nodig zullen deze stukken een update krijgen. Het gaat om de volgende beleidsstukken:

- Beleidskader deelmobiliteit 2022 – 2025 [Beleidskader deelmobiliteit Arnhem - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)
- Accentnota fiets 2019 – 2024 [Accent Nota Fiets Arnhem](#)

- Fietsparkeerplan Binnenstad [Fietsparkeerplan Binnenstad](#)
- Samenwerken aan Hoogwaardige OV-corridors 2019 – 2023 [Samenwerken](#)
- Luchtagenda 2018 – 2025 [Luchtagenda in iBabs](#)
- NEmiA [New Energy made in Arnhem](#)
- Gezond en fit Arnhem [Plan gezond en fit](#)

Daarnaast wordt er parallel aan dit duurzame mobiliteitsbeleid gewerkt aan:

- Nieuw parkeerbeleid.
- Een Arnhemse visie op HUB's
- Ontwikkelperspectief binnenstad en omgeving

Deze drie beleidsstukken worden (tijdens het opstellen) onderling en met het duurzame mobiliteitsbeleid afgestemd.

Inhoud Duurzaam Mobiliteitsplan

In de basis gaat een duurzaam mobiliteitsplan over de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van en in de stad. Dit geldt voor alle mensen die zich van, naar of in Arnhem verplaatsen. Dus om de *voetganger*, de *(brom)fietser*, de gebruiker van het *openbaar vervoer* (bus en trein) en de *automobilist*. Het kan gaan om functionele verplaatsingen (met een doel of vaste bestemming) of recreatieve verplaatsingen (ommetje maken).

Doelstelling

De doelstellingen van het mobiliteitsplan moeten nog nader worden uitwerkt, maar op hoofdlijnen gelden de volgende doelstellingen:

- Arnhem wordt (in 2050) een klimaatneutrale stad
- De lucht in Arnhem moet schoon zijn
- Arnhem dient voor iedereen duurzaam bereikbaar te worden
- Verkeersoverlast (door gemotoriseerd verkeer) dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan
- De ruimte die de auto in de stad inneemt dient te worden beperkt door de autoafhankelijkheid te verminderen

Het duurzaam mobiliteitsplan zal in ieder geval op de volgende zaken ingaan:

- Ontwikkelingen en trends
 - Groei van de stad en de mobiliteit.
 - *Hoe ontwikkelt de stad zich, qua inwoners, arbeidsplaatsen, maar ook bezoekers?*
 - *Hoe willen mensen in de stad leven en zich verplaatsen? Nu en in de toekomst*
 - *Welke effecten heeft dat nu en in de toekomst op de mobiliteit (verkeersstromen)?*
 - *Welke effecten heeft dat nu en in de toekomst op de leefbaarheid en gezondheid en uitstoot van vervuilende stoffen?*
 - Trends in de mobiliteit
 - *Hoe verplaatsen mensen zich in de toekomst?*
 - *Welke systemen zijn hiervoor beschikbaar?*
 - *Wat voor gevolgen heeft dit (samen met de groei van de stad) op de mobiliteit en het mobiliteitssysteem?*

- *Wat vraagt dit aan ruimte in de stad (bijvoorbeeld voor stadsdistributie)*
- Onze visie op duurzame mobiliteit
 - Hoe zorgen wij ervoor dat de stad bereikbaar is en we tegelijkertijd verkeersoverlast tegengaan en voor schonere lucht zorgen.
 - *Hoe willen wij bereikbaar zijn voor onze inwoners en bezoekers?*
 - *Hoe verplaatsen mensen zich in onze stad?*
 - *Welke netwerken hebben of maken we hiervoor beschikbaar?*
- De verkeersstructuur
 - Voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en hubs netwerken
 - *Hoe zien al deze netwerken eruit zodat ze bijdragen aan bereikbare stad met zo min mogelijk verkeersoverlast en hinder als gevolg van de mobiliteit?*
 - *Hoe komen we van de bestaande netwerken naar de gewenste netwerken. Wat en waar zijn de knelpunten?*
 - *Welke onderlinge prioriteit tussen de modaliteiten per gebied/zone*
- Ruimtelijke prioritering van modaliteiten ten opzichte van elkaar
 - *Welke prioritering geven we wanneer aan de verschillende modaliteiten als ze dezelfde ruimte claimen op een weg (conform principe eerst de voetganger, dan de fietser, dan het openbaar vervoer en vervolgens pas de auto.)?*
- Parkeren/stallen (in samenhang met het op te stellen parkeerbeleid)
 - *Hoe draagt ons parkeerbeleid bij aan de mobiliteitsdoelen, maar ook onze doelen vanuit wonen en verdichting?*
 - *Minder parkeerplaatsen (of parkeerplaatsen op afstand) voor auto's vraagt om meer stallingsruimte voor de alternatieven omdat de mobiliteitsbehoefte gelijk blijft.*
- Leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid
 - *Hoe dragen onze keuzes bij aan een leefbare, gezonde en veilige stad?*
- Slimmer reizen (mobiliteitsmanagement)
 - Beperken doorgaand verkeer en spitsverkeer
 - *Welke slimme maatregelen kunnen we nemen om onze infrastructuur beter en meer in lijn met onze doelen te gebruiken?*
 - Mobiliteitsmanagement voor bedrijven, instellingen en bewoners
 - *Hoe stimuleren we de reiziger om slimmer en schoner te reizen?*
- Bereikbaarheid en economie
 - Bereikbaarheid werklocaties
 - *Hoe worden onze werklocaties duurzaam bereikbaar door bijvoorbeeld piekmomenten te voorkomen en bereikbaarheid per voet, (deel)fiets en openbaar vervoer te vergroten?*
 - *Hoe zorgen we ervoor dat diensten van bedrijven aan bewoners of andere bedrijven ook schoon worden en hoe zorgen we voor minder mobiliteitsstromen?*
 - Zero emissie stadsdistributie
 - *Hoe zorgen we ervoor dat onze bedrijven bereikbaar blijven en schoon bevoorraad worden?*
 - *Hoe zorgen we ervoor dat bewoners hun producten thuis krijgen zodat ze niet met de auto naar de binnenstad hoeven? Maar ook dat de straten niet bezaaid raken met bestelbusjes die te pas en onpas overal de wagen neerzetten.*
- Onderbouwing met het regionale multimodale verkeersmodel

- *Wat zijn de gevolgen van onze keuzes? Zowel wat betreft bereikbaarheidsgevolgen, maar ook leefbaarheidsgevolgen (lucht, geluid, groen).*
- *Eventuele doelen die we onszelf geven kunnen we daarbij toetsen. Deze doelen kunnen vervolgens ook een rol spelen bij de monitoring van de uitvoering van het beleid.*
- Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen
 - *Hoe gaan we van beleid naar uitvoering?*
 - *Tempo afhankelijk van investeringen. Werken met scenario's*
 - *Een uitvoeringagenda*

Vormgeving

- Het duurzaam mobiliteitsplan gaan we digitaal vormgeven, zodat de beleidskeuzes goed digitaal raadpleegbaar zijn. We borgen daarbij ook de toegankelijkheid van de bestanden.
- Het duurzaam mobiliteitsplan wordt vormgegeven in lijn met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Dit bevordert de herkenbaarheid; dat het een onderdeel van de Omgevingsvisie is.

Procesaanpak

We stellen de volgende processtappen voor.

1. Bestuurlijk akkoord op plan van aanpak
2. Organisatie opzetten
 - a. Inhuur bureau
 - b. Stuurgroep
 - c. Kernteam
 - d. Projectgroep
3. Opstellen startnotitie en raadsvoorstel
 - a. Wat gaan we doen?
 - b. Hoe ziet het proces eruit?
 - c. Welke vorm van participatie kiezen we richting raad, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden?
4. Plan van aanpak verder uitwerken door adviesbureau
5. Opstellen duurzaam mobiliteitsplan
 - a. Inhoud
 - b. Interne en externe afstemming
 - c. Toetsing
 - d. Financiën
 - e. Opstellen concept & definitief plan
6. Bestuurlijke vaststelling
 - a. College
 - b. Raad

Startnotitie

Conform het Arnhem Stappenplan participatie stellen we een startnotitie op. We willen de gemeenteraad goed betrekken bij onze keuzes rondom participatie. De startnotitie wordt dan ook voorgelegd aan de gemeenteraad. Het participatieplan, dat volgt uit de startnotitie, bespreken we met de werkgroep stadsontwikkeling van de gemeenteraad.

We nemen de gemeenteraad mee in de ontwikkeling van het duurzame mobiliteitsplan. Dat doen wij door de tussentijdse resultaten toe te lichten in de raadswerkgroep stadsontwikkeling.

De participatie zal conform het 'Arnhems stappenplan participatie' worden georganiseerd. Onderdeel van het participatieproces is het bepalen van de juiste participatievorm. Hiervoor is een aparte Startnotitie opgesteld.

Het opstellen van het mobiliteitsplan wordt uitbesteed aan een adviesbureau. Zij worden gevraagd het inhoudelijke plan te schrijven, maar ook het proces met de stakeholders te organiseren en een bijdrage te leveren aan de afstemming met de gemeenteraad. Het adviesbureau maakt onderdeel uit van het kernteam. De gemeentelijke organisatie ziet er als volgt uit.



- **Stuurgroep.** Door gebruik te maken van een stuurgroep met de wethouders Kundic (mobiliteit), Smeulders (wonen) en Bouwkamp (Stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening) is er al breed draagvlak voor het voorgenomen beleid binnen het college.
- **Ambtelijk opdrachtgever.** Ambtelijk eindverantwoordelijke voor het duurzame mobiliteitsbeleid. Afstemming hierover vindt plaats in het programmamanagersoverleg.
- **Ambtelijk opdrachtnemer.** Leidt het proces om tot nieuw mobiliteitsbeleid te komen, verantwoordelijke voor de inhoud.

- **Kernteam:** zijn het eerste aanspreekpunt voor het adviesbureau. Zorgen gezamenlijk voor breed gedragen mobiliteitsbeleid en in lijn met de omgevingsvisie en de andere beleidsuitwerkingen, die daaruit voortkomen.
- **Brede projectgroep:** verzorgt de inhoudelijke inbreng vanuit verschillende disciplines in opstellen mobiliteitsplan. De thema's die ook vanuit de omgevingsvisie worden uitgewerkt hebben hierbij extra aandacht. Zij zullen nauwer worden betrokken bij het opstellen van het duurzame mobiliteitsbeleid om in de uitwerking een goede wederzijdse koppeling met de uitwerking van die thema's te borgen. Om tot een breed gedragen, integraal plan te komen is brede afstemming met alle disciplines in deze groep echter belangrijk.
- **Vakgroep mobiliteit en verkeer:** inbrengen expertise, inhoudelijke begeleiding onderzoek en toetsing haalbaarheid / uitvoerbaarheid nieuw mobiliteitsbeleid. Bepaalt de lijnen van de inhoud van het plan en maakt waar nodig de afweging tussen modaliteiten.
- **Onderzoek en statistiek:** borgen de koppeling naar beschikbare gegevens (anders dan het verkeersmodel) en meetbare doelen.

Planning

Navolgend schema bevat de planning op hoofdlijnen. Hierin staan de belangrijkste (nu voorziene) stappen. Er zijn enkele repeterende activiteiten, zoals overleg kernteam, afstemming vakgroep mobiliteit, afstemming projectgroep en afstemming raads werkgroep. Deze activiteiten zijn niet in deze planning opgenomen.

	Sep	Okt	Nov	dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	jun	jul	Aug
PvA	X											
Akkoord wethouder op aanpak		X										
Organisatie opzetten	X											
Uitvraag schrijven		X										
Aanbiedingen partijen			X									
Opdrachtverlening adviesbureau				X								
Startnotitie opstellen			X									
Bestuurlijke afstemming startnotitie				X								
Raadsbesluit startnotitie					X							
Interne afstemming (ophalen beleidskennis)				X	X							
Externe afstemming (1 ^e participatieronde)						X						
Beleid op hoofdlijnen bepalen/visie vastleggen						X						
Toetsing visie - bestuurlijk												
Verwerken in rekenmodel en eerste rekenslag							X					
Interne afstemming Terugkoppeling resultaten en bijstellingen							X					
Externe afstemming 2 ^e participatieronde (adviseren/raadplegen)								X				
Bijstellen beleid op hoofdlijnen									X			
Verwerken in rekenmodel en tweede rekenslag									X			
Uitwerking hoofdlijnen beleid										X		
Toelichting aan college over effecten/maatregelen										X		
Opstellen concept mobiliteitsplan										X		
Opstellen definitief mobiliteitsplan											X	
Plan richting college en raad												X

<i>In deze kleur betekent een bestuurlijke stap voor consulering of besluitvorming</i>												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--