



Antwoord op technische vragen van D66 over Bouwsteen Mobiliteit als input voor integrale afweging in de Omgevingsvisie (24.89), agendapunt 5 Voorbereidende vergadering sessie 2, 3 december 2024

Datum vraag: 1 december 2024
Indiener: Steven Marshall (D66)
Nummer: S24/143
Datum antwoord: 12-12-2024

Aanleiding: Schriftelijke vragen over raadsvoorstel Bouwsteen Mobiliteit (24.89).

Noot: de voorliggende Bouwsteen Mobiliteit roept veel vragen op bij de fractie van D66. Vandaar dat wij ervoor kiezen om een deel van onze vragen op deze manier schriftelijk te stellen in plaats van mondeling tijdens de voorbereidende vergadering van 3 december a.s.

Wij vinden zorgvuldige en complete beantwoording van onze vragen belangrijker dan dat de beantwoording voor de v.v. plaatsvindt (wij stellen het wel op prijs als de beantwoording voor onze fractievergadering van 12 december is afgerond).

In de Bouwsteen Mobiliteit worden, met de uitgangspunten uit de startnotitie die in maart werd vastgesteld (24.06), de ambities voor 2040 geformuleerd op het vlak van mobiliteit binnen de Gemeente Rheden, als onderdeel van de Omgevingsvisie die op dit moment wordt voorbereid.

Bij de startnotitie merkte D66 al op: Gemeente Rheden lijkt in te zetten op het onkritisch faciliteren van mobiliteit. De principiële vraag aan welke mobiliteit de gemeente Rheden plaats wil bieden en ten koste van wat dat mag gaan, wordt niet beantwoord. Ook zijn de antwoorden op de onderzoeksvragen 'welke omvang en samenstelling van de toekomstige inwonerspopulatie' en 'welke omvang en kenmerken van de toekomstige bedrijvenpopulatie' Gemeente Rheden nastreeft voor 2040 nog niet beantwoord, waardoor ook nog niet duidelijk is welke veranderingen in mobiliteitsbehoefte daaruit volgen. Dit vindt D66 een gemis.

Vraag 1: Welke stap adviseert het college ons te nemen om te borgen dat de ambities van de gemeente voor mobiliteit in lijn gebracht worden met de antwoorden op bovenstaande onderzoeksvragen?

Antwoord:

In de inventarisatie en de ambtelijke werkgroep is gekeken naar onder andere de demografische opbouw en op welke manier mobiliteit in de toekomst minder kan plaatsvinden. In paragraaf 2.5 en 3.2 van de bouwsteen is te lezen dat bijvoorbeeld voorzieningen dichtbij woonconcentraties komen te liggen. Dit zorgt voor minder mobiliteit, omdat er dan geen of minder ritten nodig zijn en actieve mobiliteit wordt bevorderd. Daarnaast zal 'parkeren voor de woning' niet meer zomaar ingebed gaan worden bij ontwikkelingen. Dit maakt ook dat nieuwe inwoners of ondernemers op termijn gaan nadenken over duurzaam vervoer, of niet-vervoer.

*Het college merkt terecht op dat de grootste verschillen tussen belang dat inwoners hechten aan een onderwerp, en beoordeling van de huidige kwaliteit voor dat onderwerp optreden bij **leefbaarheid** en **verkeersveiligheid**. Deze onderwerpen worden zeer belangrijk gevonden en scoren in de huidige situatie een magere voldoende.*

Vraag 2a: Met betrekking tot verkeersveiligheid geeft het college 'prioriteit aan schoolzones, zones rondom sportvoorzieningen en spoorwegovergangen'. Wat betekent 'prioriteit geven' in deze



context (lees: de ambitie voor 2040)? Waarom zet het college bijvoorbeeld niet ook in op het verbeteren van de veiligheid voor fietsers bij de verschillende onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke oversteekplaatsen die er nu zijn?

Antwoord:

Het prioriteit geven betekent hier dat we extra aandacht hebben voor de plekken waar een groter aandeel potentiële conflicten is met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals rondom scholen. Dat wil niet zeggen dat we geen prioriteit geven aan het bevorderen van verkeersveiligheid op andere plekken, zoals bij knelpunten van fietsoversteken. We monitoren jaarlijks op drie momenten de status van de verkeersveiligheid in de gemeente aan de hand van zogenaamde BLIQ-rapportages. Uw raad is daarover voor het laatst in de raadsvergadering van 26 september 2023 geïnformeerd, zie agendapunt [12h](#).

Vraag 2b: Het college zet (conform coalitieakkoord) in op 30km/u binnen de gebouwde kom, waarbij 50km/u alleen gehandhaaft wordt 'waar dit niet kan'. Mogen wij er vanuit gaan dat dit betekent dat 50km/u op termijn alleen gehanteerd blijft bij a) routes om de dorpen heen met een voor GOW50 geschikte weginrichting en b) voor wegen/wegdelen waarin onderbouwd kan worden dat hulpdiensten voor gespecificeerde postcodes niet binnen de normtijd kunnen aanrijden als er een maximumsnelheid van 30 km/u wordt gehanteerd?

Antwoord:

Al vaker kaartten we aan dat de invulling van het toekomstig gewenste 30- en 50km-wegennetwerk in de gemeente Rheden een samenhangende vraag is die wordt beantwoord op een nader beleidsniveau, te weten het Mobiliteitsprogramma (uitwerking van de Bouwsteen Mobiliteit). Zie volledigheidshalve over dit onderwerp ook eerdere stukken en reacties:

- [S23 41 antwoord vragen D66 30 kmh in de bebouwde kom.docx](#)
- [S24 43 antwoord vragen GL Startnotitie Bouwsteen Mobiliteit \(24.06\)](#)
- [Raadsinformatiebrief 30 km per uur op de N785 getekend](#)
- [S24 58 Antwoord schriftelijke vragen PvdA en GPRB over N785 Velp](#) (antwoord vraag 4)
- [Aangehouden Motie GL 30 km in alle kernen](#) (bij startnotitie Bouwsteen Mobiliteit)

Bij verdere uitwerking hanteren we wat het college van B&W betreft de landelijke adviezen van het CROW¹, zoals nu beschikbaar het [Afweegkader 30km/u](#) en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30', zie deze [informatielink](#).

Het college stelt voor geluids- en geurhinder van het gemotoriseerd verkeer te verminderen 'door bijvoorbeeld gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om de dorpen heen te leiden, verzachtende maatregelen te nemen en tevens in te zetten op slimme en schone mobiliteit'.

Vraag 3a: 46% van de gemotoriseerde kilometers binnen onze gemeente worden gemaakt door 'doorgaand verkeer', zonder herkomst of bestemming in de gemeente. 45% van de kilometers kent herkomst of bestemming in de gemeente, wat betekent dat ook een deel van die 45% kilometers gemaakt worden door mensen die geen inwoner van onze gemeente zijn. Is het college het met ons eens dat de meerderheid van de gemotoriseerde kilometers die binnen onze gemeente gemaakt worden niet beïnvloedbaar zijn door 'in te zetten op slimme en schone mobiliteit'?

Antwoord:

We zijn het hiermee oneens, want zowel voor herkomst of bestemming van gemotoriseerd verkeer in onze gemeente zijn maatregelen te nemen, of kunnen we duurzamer vervoer hierin stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld zijn dat we ondernemers stimuleren om hun medewerkers die naar een winkel of bedrijf in Velp komen, met schoon of collectief vervoer te laten reizen.

Vraag 3b: Een deel van de door inwoners ervaren geluids- en geuroverlast is afkomstig van gemotoriseerd verkeer dat al om de dorpen heen rijdt (lees: gebruik maakt van de N786, N348 en

¹ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek



A348). De Ellecomsedijk is een veelgenoemd leefbaarheidsknelpunt, maar er zijn langs deze route ook andere plekken waar inwoners overlast ervaren.

Is het college het met ons eens dat emissie en ervaren geluidsoverlast aan de randen van de dorpen of buiten de dorpen in 2040 fors lager zouden moeten liggen dan in de huidige situatie? Zo ja: waarom heeft u dit niet expliciet benoemd in de ambities voor 2040?

Antwoord:

We zouden dit als college uiteraard van harte toejuichen. We proberen met thema leefbaarheid en duurzame & actieve mobiliteit uit de Bouwsteen Mobiliteit hierop ook zoveel als mogelijk in te zetten. Toch is het zo dat we met wettelijke grondslagen, kaders en precedentwerking te maken hebben, als het gaat om de juridische mogelijkheden en aanpak inzake verkeerslawaaï. Zie in relatie tot de Ellecomsedijk bijvoorbeeld ook eerdere berichtgeving hierover in de beantwoording van deze [raadvragen S22/69](#) uit 2022.

Het gaat in beginsel ook om het eigenaarschap van de wegen: de provinciale wegen (de N- en A-nummers die u vermeldt in uw vraag) zijn in eigendom van Provincie Gelderland. Zij hebben als wegbeheerder de keuze in de aanpak en maatregelen op en langs deze wegen. Wat nieuw is, door de Omgevingswet die per 1 januari 2024 in werking is getreden, is dat de provincie (en ook wij als gemeente per 2026 voor onze wegen waarop meer dan 2.500 voertuigen per dag rijden) met een andere systematiek en monitoring dan in de Wet Geluidhinder, we dit verkeerslawaaï en geluidsproductieplafonds openbaar moeten gaan delen en monitoren. Provincie Gelderland heeft de vaststelling van de geluidsproductieplafonds momenteel in procedure en vaststelling ervan staat geagendeerd voor de vergadering van Gedeputeerde Staten op 18 december 2024. De bijbehorende stukken, waaronder het ontwerpbesluit en een reactienota op zienswijzen (van ook Rhedense belangengroeperingen waarmee we contacten hierover onderhouden) zijn te raadplegen via [deze link](#).

Vraag 3c: In onze schriftelijke vragen van 4 maart stelden wij de vraag: *Ten koste van wat mag het faciliteren van gemotoriseerd verkeer buiten de dorpen gaan? Wij denken bijvoorbeeld aan het belang van behoud van ons cultuurhistorisch waardevolle landschap; het belang van rust en ruimtelijkheid in de buitengebieden; het belang van recreatie en toerisme; enz.*

Uw antwoord was toen: *Dit zijn afwegingen die plaats moeten vinden in de Omgevingsvisie.* In de voorliggende bouwsteen kunnen we de afweging echter niet terugvinden. Zou het college bovenstaande vraag alsnog willen beantwoorden?

Antwoord:

De bouwsteen Mobiliteit geeft input voor de Omgevingsvisie. Begin 2025 komen we bij de gemeenteraad met de eerste schets van de Omgevingsvisie. De verschillende waarden binnen (en buiten) de dorpen worden in de Omgevingsvisie afgewogen. Dus bijvoorbeeld ook waar gemotoriseerd verkeer boven andere waarden gaat en waar andere waarden boven gemotoriseerd verkeer gaan. We gaan met elkaar bekijken hoe we de verschillende waarden tegen elkaar afwegen.

Vraag 3d: Op pagina 9 wordt terecht genoemd dat filevorming bij het 'Velperbroekcircuit' (aansluiting A348 en A12) in de ochtend- en avondspits een groot knelpunt is. Deze filevorming leidt tot sluipverkeer door de dorpen en over de N785. Is het college het met ons eens dat vermindering van deze filevorming noodzakelijk is om de ambitie 'gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om de dorpen heen te leiden' waar te kunnen maken?

Antwoord:

Dat zijn we eens en het is ook in navolging van het eerdere Verkeerscirculatieplan Velp. Lees meer hierover in deze beantwoording:

- [S24 139 Antwoord vragen VVD Bouwsteen Mobiliteit als input voor integrale afweging in de Omgevingsvisie](#)

Vraag 3e: Om gemotoriseerd verkeer te stimuleren de routes om de dorpen heen te nemen is het noodzakelijk dat deze routes aantrekkelijker zijn voor dat verkeer dan de routes die door onze dorpen lopen. Is het college het met ons eens dat deze afweging effectief beïnvloed kan worden door de gemiddelde snelheid op de alternatieve routes te verlagen, bijvoorbeeld door GOW30 toe te passen op daarvoor geschikte delen van de 'dorpenroute' en de Harderwijkerweg?

Antwoord:



Bij het maken van de toekomstig gewenste wegcategoryingskaart van de gemeente in het Mobiliteitsprogramma 2025 gaan we daar zeker -en in samenhang- naar kijken. Uw raad heeft in 2022 bij de Startnotitie Fietsmaatregelen Velp – Dieren ([agendapunt 9](#)) ook al besloten tot het voornemen om de snelheid op de dorpenroute te verlagen. Wij zijn inmiddels bezig met de uitwerking hiervan, onder andere in relatie met maatregelen uit het Masterplan Welkom Veluwezoom bij Heuven en de Schietbergseweg. Voor de Harderwijkerweg en vergelijkbare recent opgeknapte wegen geldt dat we deze al zoveel mogelijk 'GOW30-proof' maken.

Bij de inrichting van de openbare ruimte hanteren we het STOMP-principe om duurzaam reisgedrag te stimuleren. Het college wil daartoe ook inzetten op goede voet-, fiets- en OV-verbindingen binnen de gemeente en met omliggende gemeenten. Op pagina 31 lezen we dat 'het huidige aanbod van openbaar vervoer' minimaal behouden moet blijven.

Vraag 4: is het college het met ons eens dat – om het STOMP-principe echt verder te brengen – met name intensivering van de busverbindingen tussen onze gemeente en andere gemeenten wenselijk is?

Antwoord:

Dat is zeker wenselijk en hiervoor hebben we ook met de regiogemeenten binnen de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (GMR) gepleit. We hebben eind augustus 2024 in een Rhedense zienswijze op het Programma van Eisen voor de aanbesteding van het openbaar vervoer 2026-2036 van de provincie ook nadrukkelijk [deze algemene zienswijze van de GMR](#) onderstreept. Het economische en politieke klimaat kunnen echter invloed hebben op de mogelijkheden hierin voort de OV-autoriteit (Provincie Gelderland).

Het college constateert op pagina 30 dat 'station Rheden' de mogelijkheden heeft om een regionale TOP te worden voor bezoekers die naar de Posbank gaan (Veluwe Poort).

Vraag 5: Deze constatering is niet onderbouwd en begrijpen we niet. Station Rheden kent weinig mogelijkheden voor parkeerplaatsen en veel toeristische routes beginnen bij Heuven. Waarom ziet het college juist bij station Rheden deze mogelijkheid en niet bijvoorbeeld bij Heuven of bij station Dieren (waar meer treinverbindingen beschikbaar zijn en wel een goede parkeervoorziening aanwezig is)?

Antwoord:

Deze opmerkingen op pagina 30 zijn een weergave van aandachtspunten die gemaakt zijn in de ambtelijke werkgroep. Ook worden zowel station Rheden, als station Dieren genoemd. Voor beide stations zijn zeker analyses in de maak over hoe dit goede overstappunten, (TOP)HUB's of 'poorten' kunnen zijn. Onder andere met de VeluweAlliantie geven we hier vorm aan.
